

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Fakulta tělesné výchovy a sportu

**Cestovní ruch oblasti Děčínska se zaměřením na
pěší turistiku a cykloturistiku**

Diplomová práce

Vedoucí práce:

Ing. Miroslava Navrátilová

Vypracovala:

Martina Živná

Konzultant:

Doc. Ing. Eva Čáslavová, CSc.

DĚČÍN, DUBEN 2006

Název:

Cestovní ruch oblasti Děčínska se zaměřením na turistiku a cykloturistiku

Title:

Tourism in Decin Area with Focus on Hiking and Cycling

Cíle práce: Vymezení charakteristiky regionu Děčínsko jako destinace cestovního ruchu. Zhodnocení současného stavu analýzou SWOT, vyzdvižení předností regionu v cestovním ruchu. Popis vybraných cyklistických a turistických tras. Vyjmenování a doporučení turistických zajímavostí v regionu.

Metoda: V diplomové práci byla použita analýza SWOT , která zhodnocuje současný stav regionu, souvisí s cestovním ruchem a s předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu.

Výsledky: Osvětlují problematiku regionu Děčínska v oblasti cestovního ruchu, navrhuje možnosti financování projektů a nové produkty pro zvýšení návštěvnosti regionu.

Klíčová slova: Cestovní ruch, analýza SWOT, Děčínsko, turistika, cykloturistika.

Martina Živná, 11. dubna 2006

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracovala samostatně s použitím citované literatury a dalších odborných pramenů, které uvádím v seznamu.

.....


Martina Živná

Děčín, 11. dubna 2006

Poděkování

Touto cestou bych chtěla poděkovat Ing. Miroslavě Navrátilové za odborné vedení práce a za její praktické rady. Dále děkuji svým rodičům za jejich podporu. Bez spolupráce a podpory výše jmenovaných by tato práce nevznikla.

OBSAH

I. ÚVOD	8
II. CÍLE A ÚKOLY DIPLOMOVÉ PRÁCE	10
III. TEORETICKÁ ČÁST	11
1. Teoretické vymezení pojmu cestovní ruch	11
1. 1 Definice pojmu cestovní ruch	11
1. 2 Typologie cestovního ruchu.....	12
1. 3 Specifika cestovního ruchu	15
1. 4 Základní předpoklady pro existenci cestovního ruchu	16
1. 5 Využití základních marketingových nástrojů v oblasti cestovního ruchu	20
1. 5. 1 Marketingový informační systém	21
1. 6 Vypracování marketingového mixu.....	22
1. 7 Služby v cestovním ruchu	26
1. 7. 1 Základní členění služeb v cestovním ruchu	27
1. 7. 2 Poptávka v cestovním ruchu	28
2. Cestovní ruch v České republice.....	30
2. 1 Vývoj cestovního ruchu v České republice.....	30
2. 2 Rámcový přehled o rozmístění přírodních podmínek a společenských předpokladů pro realizaci cestovního ruchu v ČR	31
3. Cyklistika a cykloturistika	38
3. 1 Cykloturistika.....	39
3. 2 Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území	40
3. 3 Finance a budování cyklistických stezek	41
3. 4 Výstavba cyklostezek v Ústeckém kraji	42
3. 4. 1 Kde by se v Ústeckém kraji měly začít stavět nové cyklostezky	42
IV. METODOLOGIE.....	44
4. Analýza SWOT	44
V. ANALYTICKÁ ČÁST.....	47
5. Vymezení a charakteristika oblasti Děčínska a Českého Švýcarska	47
5. 1 Předpoklady rozvoje cestovního ruchu	49
5. 1. 1 Přírodní předpoklady.....	49
5. 1. 2 Kulturně společenské předpoklady	50
5. 1. 3 Ekonomické předpoklady	66
5. 1. 4 Dopravní infrastruktura.....	66
5. 1. 5 Životní prostředí.....	70
5. 2 Analýza SWOT Děčínska	71
5. 3 Vztah Děčína k programům regionálního rozvoje	81
5. 3. 1 ARR Euroregionu Labe, o.p.s.	81

VI. NAVRŽENÉ PROGRAMY PĚŠÍ TURISTIKY A CYKLOTURISTIKY NA DĚČÍNSKU.....	83
6. Cykloturistika na Děčínsku.....	83
6. 1 Pěší Turistika a cyklistika	83
6. 2 Programy pro cyklisty	84
6. 2. 1 Na Děčínský Sněžník a údolím Labe.....	85
6. 2. 2 Údolím Kamenice do Tolštejnského panství	87
6. 2. 3 Do Národního parku České Švýcarsko – severní část	88
6. 2. 4 Přes Hřensko a soutěskami do Kytlice.....	90
6. 2. 5 Výlet k sousedům do Německa – na Papstein	91
6. 2. 6 Výlet okolím Sněžníku.....	92
6. 2. 7 Z Děčína přes Arnoltice na vyhlídku Belvédér.....	95
6. 2. 8 Výlet z Mezní Louky do hlouby Národního Parku.....	96
6. 2. 9 Výlet okolím Kyjova.....	98
6. 3 Programy pro pěší turisty	100
6. 3. 1 Výlet na Kvádrberk.....	100
6. 3. 2 Cesta Tiskými stěnami	101
6. 3. 3 Okruh z Mezní Louky na soutěsky	101
6. 3. 4 Naučná stezka přátelství v Českém Švýcarsku	101
6. 3. 5 Z Děčína do Hřenska za větrnými mlýny	101
6. 3. 6 Skalními žleby Děčínska.....	102
VII. ZHODNOCENÍ A DOPORUČENÍ.....	103
VIII. ZÁVĚR	105
IX. POUŽITÁ LITERATURA	107
X. PŘÍLOHY	109
7. 1 Na Děčínský Sněžník údolím Labe.....	109
7. 2 Údolím Kamenice do Tolštejnského panství	110
7. 3 Na kole do NP České Švýcarsko.....	111
7. 4 Přes Hřensko a soutěskami až do Kytlice	112
7. 5 Okolím Sněžníku.....	112
7. 6 Z Děčína přes Arnoltice na vyhlídku Belvédér.....	113
7. 7 Z Mezní louky do hlouby národního parku	113
7. 8 Okolím Kyjova.....	114
XI. SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ	115

I. ÚVOD

Sport, cestování, zábava, poznávání nových míst jsou pojmy, které mají společného jmenovatele, kterým je způsob trávení volného času. Pokud náš životní styl můžeme definovat právě uvedenými termíny, pak nám zcela jistě přináší radost, relaxaci, uspokojení a naplnění.

Pokud mohu hovořit za svou osobu, patřím mezi lidi, kteří raději navštíví tělocvičnu či fitness místo sledování televizních pořadů, projdou se s čtyřnohým miláčkem či projedou na kole místo sezení u počítače. Domnívám se, že ve volném čase by se každý z nás měl naučit odpočívat aktivním způsobem. Dnešní životní rytmus je určen v mnoha ohledech konzumním způsobem existence, a tomu se zřejmě nelze vyhnout. Zejména s ohledem na budoucí generace je hledání nových cest relaxace velmi žádoucí.

Cestovní ruch může být jedním z motorů ekonomického rozvoje regionů. Patří spolu s bankovníctvím, školstvím, zdravotnictvím, dopravou, ubytováním atd. do terciální sféry, která je perspektivní a dynamická. Ve vyspělých zemích tato odvětví ekonomiky vytvářejí rozhodující část HDP. Cestovní ruch v rámci této sféry zaujímá zcela specifické postavení, má pozitivní vliv na příjmy do státního i místních rozpočtů, na investiční činnost, zaměstnanost a podobně.

Hovoříme-li o pěší turistice, cykloturistice či jiné formě aktivního odpočinku, jsou tyto pojmy úzce spjaté s cestováním a cestovním ruchem. Česká republika disponuje velkým potenciálem kulturních i přírodních podmínek, které jsou z hlediska pestrosti spektra atraktivity a využitelnosti stále nedoceneným fenoménem.

Jednou z turisticky zajímavých oblastí v ČR je určitě Děčínsko, které jsem si právě z tohoto důvodu vybrala jako téma mé práce. Tato destinace nabízí mnoho turisticky atraktivních cílů, které jsou dostupné jak pěšky, tak i na kole. Za zmínku jistě stojí například Pravčická brána, soutěsky říčky Kamenice, rozhledny na Děčínském Sněžníku a na Jedlové a mnoho dalších. Turistika zde má dlouhou tradici a nachází se zde mnoho turistických tras pro pěší i cyklisty. V současné době se síť cest a cyklostezek neustále rozšiřuje. Pokud do tohoto regionu turisté zavítají v zimě, mohou využít běžeckých tras

v okolí Děčínského Sněžníku, nebo lyžařského areálu na Jedlové.

Ráda bych poznamenala, že Děčínsko patří k jedné z nejkrásnějších oblastí České republiky a díky svým přírodním krásám je navštěvován mnoha turisty.

II. CÍLE A ÚKOLY DIPLOMOVÉ PRÁCE

Cílem mé diplomové práce je přiblížit situaci v oblasti turistiky a cykloturistiky v regionu Děčínska a pokusit se vytvořit program pro turisty a cyklisty, kteří by trávili týden právě na Děčínsku. Pokusím se o navržení takových tras, aby je mohli absolvovat zdatnější i méně zdatní turisté. Navrhnou možnosti turisticky atraktivních cílů – památky a významná místa regionu.

Celá práce je rozdělena na část teoretickou, metodologickou, analytickou. V závěrečné kapitole se budu věnovat navržení cyklistických tras a tras pro pěší turisty. Součástí návrhu bude také doporučení k navštívení dalších turisticky významných a atraktivních míst.

O vymezení pojmu cestovní ruch, jeho druhy a formy se pokusím v teoretické části. Dále bych chtěla popsat vývoj cestovního ruchu v České republice. V závěrečné pasáži se budu věnovat rozvoji cyklistiky a cykloturistiky, financování a budování cyklistických stezek

V metodologické části popíši analýzu SWOT na základě získaných materiálů.

Analytická část mé práce je věnována regionu Děčínsko v souvislosti s cestovním ruchem a rekreací. Zde se budu věnovat popisu turisticky atraktivních míst regionu a nabídnu další možné sportovní aktivity.

III. TEORETICKÁ ČÁST

1. Teoretické vymezení pojmu cestovní ruch

1. 1 Definice pojmu cestovní ruch

Definice pojmu cestovní ruch prošla vývojem a obsah byl mnohokrát změněn. Světová organizace cestovního ruchu uspořádala v roce 1991 v kanadské Ottawě mezinárodní konferenci o statistice cestovního ruchu, která přinesla jasnější vymezení a klasifikaci používaných pojmů. Za cestovní ruch se považuje činnost osoby, která cestuje na přechodnou dobu (u mezinárodního cestovního ruchu maximálně jeden rok, u domácího 6 měsíců) do místa svého mimo svá trvalé bydliště a hlavní účel cesty je jiný, než vykonávat výdělečnou činnost v navštíveném místě (trvalý či přechodný pracovní poměr). Může se však jednat o služební, obchodní či jinak pracovně motivovanou cestu, jejíž zdroj úhrady vyplývá z pracovního poměru u zaměstnavatele v místě bydliště nebo v místě sídla firmy.

Pro toto pojetí cestovního ruchu je podstatné, že se jedná o změnu místa, dočasnost pobytu i o nevýdělečnost činnosti v navštíveném místě.

Jako návštěvník – visitor – se označuje každá osoba cestující do jiného místa, v němž nemá trvalé bydliště. Pokud přenocuje, stává se turistou – turist. Bez přenocování se jedná o jednodenního návštěvníka považovaného za výletníka – exkursionist - který v novém místě pobyl méně než 24 hodin. Jestliže jeho pobyt překročí 24 hodin a alespoň jednou přenocuje, stává se krátkodobě pobývajícím turistou – short-term turist. Při větším počtu dnů (3 a více přenocování) se jedná o turistu na dovolené. (8)

1. 2 Typologie cestovního ruchu

Cestovní ruch můžeme členit podle několika hledisek. Rozlišují se tyto druhy a formy cestovního ruchu.

Členění cestovního ruchu podle druhů:

- Podle místa realizace cestovního ruchu
- Podle vztahu k platební bilanci státu
- Podle způsobu zabezpečení jeho realizace
- Podle účasti na cestovním ruchu

Členění cestovního ruchu podle místa realizace

➤ *Domácí cestovní ruch*

Představuje aktivity spojené s účastí občanů dané země na cestovním ruchu v rámci jejího území

➤ *Zahraniční cestovní ruch*

Souhrn aktivit spojených s příjezdem občanů ze zahraničí do dané země nebo občanů danou zemí projíždějících a aktivit spojených s výjezdy občanů dané země do zahraničí

➤ *Vnitrostátní cestovní ruch*

Souhrn aktivit spojených s domácím a příjezdovým cestovním ruchem

➤ *Národní cestovní ruch*

Souhrn aktivit spojených s domácím cestovním a výjezdovým cestovním ruchem

➤ *Světový cestovní ruch*

Veškerý cestovní ruch ve světě spojený s překročením hranic státu

Členění cestovního ruchu podle vztahu k platební bilanci státu

- *Příjezdový (incoming) cestovní ruch*

V platební bilanci stojí na straně aktiv

- *Transitní cestovní ruch*

Je rovněž součástí aktivního cestovního ruchu

- *Výjezdový (outgoing) cestovní ruch*

Na platební bilanci působí pasivně

Členění cestovního ruchu podle způsobu zabezpečení jeho průběhu

- *Organizovaný cestovní ruch*

Cesta i pobyt jsou zajišťovány cestovními kancelářemi nebo jinými podnikatelskými subjekty, poskytující zprostředkovatelské služby s tím, že účastník cestovního ruchu nakupuje ucelený zájezd

- *Neorganizovaný cestovní ruch*

Všechny služby si zajišťuje účastník sám

Členění cestovního ruchu podle způsobu účasti a formy úhrady nákladů na účast

- *Volný cestovní ruch*

Účastník si hradí účast sám, přičemž jeho účast není ničím podmíněna

- *Vázaný cestovní ruch*

Účastník hradí pouze část nákladů spojených s účastí (zbývající část hradí např. ZP, zaměstnavatel). Tato účast je podmíněna splněním určité podmínky, např. zdrav. poj., účast v odborech (6, 11)

Za základní se považuje klasifikace podle účelu (motivů, cílů). Podle toho se cestovní ruch rozlišuje a dělí na:

- *Rekreační*

Realizovaný v přírodě s cílem odpočinku, zlepšení fyzické a psychické kondice, je zpravidla krátkodobý na chatách, chalupách a zahrádkách

- *Kulturně poznávací*

Zaměřený na poznávání historie, kultury, tradic a zvyků vlastních i jiných národů, je spojen s architektonickými památkami, uměleckými díly, přírodními zajímavostmi – jeskyně, vodopády - a společenskými událostmi – festivaly, slavnosti

- *Náboženský (poutní turistika)*

Návštěvy poutních a posvátných míst, církevních památek

- *Vzdělávací*

Cílem je, naučit se něco nového (jazyky, sporty, odborné profesní znalosti)

- *Společenský*

Setkávání příbuzných, vytváření přátelských vztahů a známostí lidí se stejnými zájmy a zálibami formou společenského života

- *Zdravotní (lázeňsko-léčebný)*

Zahrnuje zdravotní prevenci, rehabilitaci, léčení následků nemoci, rekonvalescenci

- *Sportovní*

Zde nejde jen o vlastní sportovní aktivity, ale i o pasivní diváctví na sportovních akcích

- *Poznávání přírody*

Jedná se o návštěvy přírodních rezervací, národních parků, kde specifickým typem je ekoturistika v podobě zeleného, tzv. měkkého cestovního ruchu

- *Dobrodružný*

Adrenalinové sporty, spojené s nebezpečím, testováním fyzických a psychických vlastností účastníků. Mezi nejznámější patří rafting- sjíždění divokých řek a vodopádů a bungee – jumping – skákání z výšek na laně

- *Profesní*

Zahrnuje obchodní služební cesty, účast na kongresech, účast na veletrzích. Cílem je zlepšení pracovních vztahů se zaměstnanci, případně se zákazníky

- *Politický*

Zahrnuje sjezdy, mítinky politických stran

- *Nákupní*

Představuje cesty za nákupy

- *Specifický*

Můžeme sem zařadit například turistiku pro vozíčkáře (8)

1. 3 Specifika cestovního ruchu

Za specifika cestovního ruchu se považují následující charakteristiky:

- 1) Rozvoj cestovního ruchu je podmíněn politicko – správními podmínkami
- 2) Produkt cestovního ruchu nelze vyrábět na sklad
- 3) Místní vázanost, bezprostřední spojitost s územím, ve kterém se realizuje , zejména s jeho kvalitou přírodního prostředí
- 4) Výrazná sezónnost
- 5) Trh je ovlivňován přírodními faktory a dalšími nepředvídatelnými vlivy
- 6) Vysoký podíl lidské práce
- 7) Těsný vztah nabídky a poptávky (změny v cenách a příjmech se obvykle bezprostředně projeví na trhu)

- 8) Poptávka je výrazně ovlivňována důchody obyvatelstva, fondem volného času, cenovou hladinou nabízených služeb, spotřebitelskými preferencemi, motivací, módou, prestiží a celkovým způsobem života
- 9) Nabídku silně ovlivňuje také rozvoj a využívání techniky a technologií (internet)

Za velmi důležité se také považuje spojení cestovního ruchu s průmyslem volného času a zábavy. (8)

1. 4 Základní předpoklady pro existenci cestovního ruchu

Rozlišují se tři základní předpoklady, které nejvíce ovlivňují úspěšnou realizaci cestovního ruchu. Tyto předpoklady rozlišujeme podle úlohy, kterou hrají při určování místa výskytu, intenzity, časovém průběhu a složení účastníků cestovního ruchu.

Rozdělení:

- 1) Lokalizační předpoklady
- 2) Selektivní předpoklady
- 3) Realizační předpoklady

ad 1) Lokalizační předpoklady

Jsou to faktory, které určují místo výskytu cestovního ruchu. Dále je můžeme rozdělit na přírodní a kulturně společenské podmínky cestovního ruchu

Přírodní podmínky

Přírodní podmínky jsou téměř neměnné a uplatňují se zpravidla plošně a to ve větších územních celcích. Přírodní podmínky nám následně předurčují určitou klientelu, sezónnost atp. Atraktivita území obvykle představuje nejvýznamnější předpoklad pro rozvoj cestovního ruchu.

Podle nadmořské výšky dělíme povrch krajiny na:

- Nížiny – do 200m n.m
- Vysočiny, které dále členíme na:
 - **roviny** – málo členitý povrch, téměř plochý a výškové rozdíly nepřesahují 30m. Jsou to především zemědělské oblasti, které nejsou cílem turistů.
 - **pahorkatiny** – lemují okraje nížin, mají mírně zvlněný povrch s výškovou členitostí 30 – 150m. Jsou jednotvárné, takže neposkytují příznivé předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu.
 - **vrchoviny** – členitější povrch s hustší sítí údolí, výškový rozdíl mezi údolím a dnem nejvyššími vrcholy vrchovin se pohybuje od 151 – 300m. Tvoří ideální terény pro turistiku.
 - **hornatiny** – zde se výškové rozdíly pohybují mezi 301 – 640m a vytvářejí vhodné podmínky nejen pro běžnou turistiku, ale i pro zimní sporty.
 - **velehory** – na malém území se střídají hluboká údolí a úzké skalnaté hřebeny s ostrými štíty, výškové rozdíly přesahují 640m. Tyto oblasti využívají především horolezci a lyžaři.

Podnebí a počasí

Klima představuje celkový charakter denního, sezónního neobročního průměru počasí. Klimatické podmínky jsou rozhodující pro časové využití celé řady přírodních aktivit, ale i z hlediska působení na člověka. Z hlediska podmínek realizace a rozmístění středisek cestovního ruchu nejsou důležité jen teploty, ale i množství srážek, množství slunečního svitu atd.

Vodstvo

Z globálního pohledu patří k nejdůležitějším lokalizačním podmínkám pro rozvoj dlouhodobého i krátkodobého cestovního ruchu. Důležité nejsou jen povrchové vody – moře, řeky, jezera, rybníky a umělé vodní plochy, ale především v podzemí, které podmiňují výstavbu rekreačních středisek.

Přírodní zvláštnosti

Pro cestovní ruch jsou významné lesy, národní parky, přírodní rezervace nbo zoologické zahrady.

Kulturní a společenské podmínky

Vedle přímořských, nebo vysokohorských rekreačních středisek patří k největším centrům cestovního ruchu historická města, která nabízejí návštěvníkům architektonické památky, muzea, galerie, hrady zámky, archeologická naleziště i díla současné architektury.

V posledních letech stoupá zájem o nejrůznější společenské, zábavní a sportovní akce. Stále větší oblibu získávají zábavní parky.

ad 2) Selektivní předpoklady

Selektivní – stimulační – předpoklady představují způsobilost společnosti zúčastňovat se cestovního ruchu

Můžeme rozlišit:

Objektivní faktory

Sem můžeme zařadit například vnitropolitickou situaci a charakter politického systému, celní, devizový a hraniční režim, ekonomické předpoklady, demografická skladba, stav životního prostředí a další.

Subjektivní faktory

Sem můžeme zařadit kulturní úroveň, vzdělanost, reklama, propagace e další (cena, exotika), které mají vliv na vytváření módnosti středisek a oblastí.

ad 3) Realizační předpoklady

Tyto předpoklady umožňují uspokojovat nároky účastníků cestovního ruchu v oblastech, v nichž jsou pro rozvoj cestovního ruchu nejprůznivější podmínky.

Komunikační podmínky

Základní podmínkou realizace cestovního ruchu je doprava. Ta se dále dělí na železniční, silniční, vodní a leteckou. Dopravní komunikace mají za úkol zabezpečovat pohodlný, rychlý a relativně levný způsob překonání vzdálenosti mezi místem trvalého bydliště účastníků cestovního ruchu a místem, které chtějí navštívit. Negativem masové dopravy je zhoršování životního prostředí v oblastech s velkou intenzitou cestovního ruchu.

Materiálně technická základna

Je tvořena souhrnem hmotných prostředků, které slouží k realizaci účasti na cestovním ruchu, k tvorbě a realizaci služeb pro účastníky cestovního ruchu a ke splnění očekávaných cílů této účasti. Tato zařízení však většinou neslouží pouze účastníkům cestovního ruchu /např. služby obchodní sítě, bankovní služby, stravovací zařízení atd.) (11)

V této souvislosti rozlišujeme jednotlivá zařízení podle účelu, kterému slouží:

a) Základní zařízení cestovního ruchu

Zařízení poskytující základní služby pro účastníky cestovního ruchu

- dopravní zařízení
- ubytovací a stravovací zařízení

b) Doplnková zařízení cestovního ruchu

- sportovně- rekreační zařízení

pro aktivní i diváckou účast na sportovních akcích (hřiště, stadiony, sjezdovky, běžecké tratě, tenisové kurty, dětská hřiště)

- společensko – kulturní

divadla, kina, koncertní síně a jiná zařízení, která poskytují služby a zařízení, která poskytují účastníkům cestovního ruchu vlastní kulturní aktivitu

- zprostředkovatelská

cestovní kanceláře, průvodcovské agentury atd.

- obchodní síť

včetně zařízení velkoobchodů umožňují nákup jednotlivcům

- speciální zařízení

hraniční přechody, celní a pasová služby

- komunální služby

obecně prospěšné služby

- finanční služby

banky, směnárny, pojišťovny

- ostatní služby

zdravotnická zařízení, policie, horská služba, doprava a ostatní osobní služby (kadeřnictví atd.) (6)

1. 5 Využití základních marketingových nástrojů v oblasti cestovního ruchu

Rozvoj průmyslu volného času, ale i vzrůstající role kongresové a incentivní turistiky a veškerých s tím souvisejících služeb a činností umožnily mnoha městům v Evropě vypořádat se s restrukturalizací zastaralých průmyslových odvětví a nahradit je novými, dynamicky se rozvíjejícími službami.

Před rozbořem jednotlivých marketingových nástrojů, které napomáhají rozvoji cestovního ruchu, je třeba upozornit na skutečnost, že v případě cestovního ruchu se musíme dokázat orientovat ve složité struktuře vztahů, vyplývajících z toho, že cestovní ruch se vždy váže k určitému místu, obci, městu, regionu či státu, jehož nabídka do jisté míry souvisí s kvalitou a schopnostmi veřejné správy.

Základní chybou, která se v našich podmínkách často objevuje, je mlhavé vymezení klíčového produktu, špatná znalost vnějších a vnitřních podmínek a nejasné definování výchozích cílů a strategií. To je především způsobeno tím, že naše veřejná správa je složitý a často příliš politizovaný systém. K částečnému odpolitizování může přispět marketingový přístup opírající se o marketingový informační systém. (8)

1. 5. 1 Marketingový informační systém

Vlastní marketingový informační (dále MIS) systém sestává z lidí, zařízení a procedur sběru, třídění, analýzy, hodnocení a distribuce (předávání) potřebných a včasných informací pro marketingové rozhodování. (8)

Pro budování MIS bychom měli vycházet ze znalosti potřeb manažerů a nesmíme opomíjet zpětnou vazbu. Informační náplň MIS získáváme ze čtyř zdrojů:

➤ *Interní zdroje firmy*

Nejsnadněji dostupné a nejběžněji používané jsou zdroje samotné firmy. Tyto informace lze v ekonomickém úseku získávat z účetnictví, z evidence a zpracování finančních zpráv, o nákladech a běžných příjmech, ze záznamů o prodeji a objednávkách. V obchodním úseku by měly existovat zprávy o reakcích spotřebitelské veřejnosti o konkurenci atd. Z oddělení služeb by měla získávat informace o spokojenosti zákazníků.

➤ *Informace poskytované veřejnou správou*

Z místních a regionálních úřadů, ČSÚ aj. vypovídají o vnitřních a vnějších podmínkách, ve kterých firma působí, mohou napomoci objektivizovat informace z interních zdrojů i ty, které přinese marketingový výzkum.

➤ *Marketingové zpravodajství*

Obsahuje základní každodenní informace o vývoji marketingového prostředí. Pomáhá při přípravě a tvorbě marketingových plánů. Marketingové zprávy lze získávat od zaměstnanců firmy – odborníci, vedoucí pracovníci, technici. Hlavním zdrojem by měli být externisté – dodavatelé, zprostředkovatelé a zákazníci. Velmi důležité jsou zprávy o konkurenci.

➤ *Marketingový výzkum*

Informace z výzkumu trhu můžeme rozdělit do třech hlavních skupin:

- 1) Co se děje na trhu
- 2) Chování zákazníků
- 3) Názory a postoje (8)

1. 6 Vypracování marketingového mixu

Marketingovými je soubor taktických nástrojů, které může poskytovatel určitých služeb využívat pro získání konkurenceschopnosti svého produktu a pro jeho prosazení se na trhu.

Jedná se o čtyři skupiny charakteristik, které se označují jako „4P“:

- Produkt (product)
- Cena (price)
- Místo, distribuce, dostupnost (place)
- Propagace (promotion)

Marketing cestovního ruchu rozšiřuje tuto základní, klasickou podobu marketingového mixu o další „4P“:

- Lidé (people)
- Tvorba balíčků (packaging)

- Programování, tvorba projektů (programming)
- Spolupráce, kooperace (partnership)

Produkt

Za produkt se považuje to, co lze na trhu nabízet k pozornosti, k získání, k používání nebo ke spotřebě, co má schopnost uspokojit přání nebo potřebu druhých lidí. Lze sem zařadit jak fyzické předměty a služby, tak také místa, osoby, organizace myšlenky, kulturní výtvořby aj. V případě cestovního ruchu je produktem služba.

Cena

Cena obecně představuje množství peněžních jednotek požadovaných za produkt. Cena je jediným prvkem market. mixu, který vytváří příjmy. Všechny ostatní složky vytvářejí výdaje a náklady. Cena je ovlivňována celou řadou faktorů např. sezónnost, atraktivnost území.. Díky těmto vlivům se uplatňuje v oblasti cestovního ruchu široký systém různých slev a zvýhodnění (slevy rodinné, množstevní, sezónní atd.).

Místo

Distribuční systém v oblasti cestovního ruchu je odlišný od distribučních systémů, které se využívají jiných odvětvích. V cestovním ruchu dochází k přímé a nepřímé distribuci. Při přímé distribuci jsou využívány služby zprostředkovatelů. V opačném případě působí na trhu zprostředkovatelé služeb cestovního ruchu, kteří obchodují se službami dodavatelů a poskytují specializované rady klientům o jednotlivých destinacích, cenách, termínech a dalších doplňkových službách. Zcela nové možnosti a perspektivy začíná cestovnímu ruchu nabízet internet.

V případě marketingu cestovního ruchu lze otázku místa a s ním související distribuce chápat minimálně v následujících třech podobách:

- Může se jednat o samotnou *atraktivitu místa*, v tomto ohledu může místo vynikat jedinečnými přírodními, klimatickými či léčebnými podmínkami, nebo kulturně – historickými
- Místo může být zajímavé svojí *polohou*, pokud leží na křižovatkách dopravní infrastruktury, či mimo ně, pokud je v blízkosti nebo součástí velkých center, nebo mimo „civilizaci“, v blízkosti hranic atd.
- Jedná se také o *zajištění dopravní dostupnosti* místa, jakými dopravními prostředky se tam mohou návštěvníci dopravit (auto, autobus, vlak, loď, letadlo, nebo jejich kombinace) a následně, jak je doprava organizována, zda individuálně, nebo hromadně. Důležitá je také dostupnost prostřednictvím telekomunikací.

V případě cestovního ruchu vyvstává otázka ochrany životního prostředí či historická jedinečnost místa, na níž závisí jeho atraktivita.

Propagace

Marketingové pojetí propagace, někdy označované jako komunikační mix, se opírá o šest hlavních nástrojů:

Reklama jako placená forma neosobní prezentace produktu v médiích

Podpora prodeje představující krátkodobé podněty pro zvýšení nákupu nebo prodeje produktu

Public relations jako vytváření a rozvíjení dobrých vztahů s veřejností, především jde o publicitu ve sdělovacích prostředcích. Klíčovou skupinou v cestovním ruchu mohou být v tomto směru například zaměstnanci firem, kteří pro své kolegy objednávají letenky, či ubytování na jejich služebních cestách

Osobní prodej prezentovaný přímou osobní komunikací s potenciálními zákazníky

Direkt marketing

Internet

Lidé

Pro oblast cestovního ruchu je velmi důležitý výběr a způsob řízení zaměstnanců, jsou neoddělitelně spjati s nabízeným produktem a do značné míry jsou jeho součástí. Například spokojenost lidí s dopravou není dána jen technickými parametry dopravního prostředku, ale i přístupem obsluhujícího personálu. Proto je potřeba pracovníky pečlivě vybírat, školit, motivovat a kontrolovat a oceňovat. Velká pozornost by měla být věnována vytváření podnikové komunikace, identity a kultury firmy.

Tvorba balíčků

V marketingovém mixu cestovního ruchu rozumíme pod pojmem „balíček“ pro klienta možnost výběru. Aby se zvýšila zajímavost, popřípadě bychom chtěli vytvořit něco jedinečného, musíme svoji nabídku pojmout jako komplex služeb, který vzniká ze spolupráce a partnerství více organizací, které své dobré služby prezentují společně. Nesnažíme se mu vnutit jeden hotel, ale nabízíme celý komplex možností volby, komplex, s jehož pomocí můžeme vytvořit program pro víkendové či týdenní putování a který jej ponouká vrátit se znovu a využít další nabízené možnosti.

Programování, společné projekty

Cílem společných projektů je propojit společné úsilí více organizací a dát šanci všem, kdo mohou a mají zájem se do společných programů zapojit. Příkladem mohou být Dny otevřených dveří, organizované západoevropskými městy na podporu cestovního ruchu.

Partnerství

Spokojenost zákazníků v cestovním ruchu je závislá na partnerech (dodavatelích), kteří se často ani neznají a nepůsobí ve stejném místě, je důležité, aby spolu komutovali a spolupracovali, protože jsou na sobě existenčně závislí. Zákazníka chápe a hodnotí svůj pobyt jako komplex (balíček) a pokud není s nějakou částí spokojen, už se znovu nevrátí.
(8, 11)

1. 7 Služby v cestovním ruchu

Službu lze definovat jako produkt určitého subjektu podnikajícího v cestovním ruchu. Můžeme rozlišit několik základních druhů služeb cestovního ruchu, které se vyznačují určitými zvláštnostmi.

Některé zvláštnosti služeb v cestovním ruchu:

Krátkodobost a přechodnost působení na zákazníka

Zvýšená míra emocionálních a iracionálních faktorů při výběru zájezdu, místa pobytu, trávení dovolené atd.

Větší význam vnějších stránek (luxusní vybavení, chování a vystupování personálu) jako určujících faktorů pro vnímání kvality poskytovaných služeb

Prvořadá image daného místa

Význam zprostředkovatelů (cestovní kanceláře, dopravci) a jejich vzájemná spolupráce

V marketingové literatuře odlišují služby od hmotných výrobků tzv. „4I“, podle začátečních písmen čtyř anglických vlastností: (6)

- **Intangibility – nehmotnost**

služby nemají tvar, chuť, barvu ani obal, i když jsou často spojovány s hmotnými prvky (letadlo), vlastní podstata (doprava) zůstává nehmotná.

- **Inconsistency – nestálost**

realizace a kvalita služby jsou velice subjektivní, závisí na konkrétních lidech, na jejich momentální situaci (dispozici či indispozici).

- **Inseparability – neoddělitelnost**

služba je neoddělitelně spjata s místem, časem a osobou, která ji zajišťuje.

- **Inventory – neskladovatelnost**

služby nemohou být skladovány, nedají se odložit (odlet letadla), „zákazník čeká na službu, nikoli služba na zákazníka“. (8)

1. 7. 1 Základní členění služeb v cestovním ruchu

1) Služby základní

zahrnují služby dopravní, ubytovací a stravovací

2) Služby doplňkové

zahrnují služby sportovně rekreační, kulturní, společensko zábavné, lázeňské, zprostředkovatelské, informační, průvodcovské, obchodu, směnářenské, pojišťovací, pro motoristy, servisní, zdravotnické, komunální atd.

Nabídku cestovního ruchu tvoří dvě základní součásti:

- atraktivita cílových míst cestovního ruchu a
- vybavenost míst zařízeními cestovního ruchu

➤ **atraktivita cílových míst**

Atraktivita cílových míst jsou dominantní složkou nabídky v cestovním ruchu. Mohou být dané přírodou nebo vytvořené člověkem. Atraktivita určují vlastnosti a schopnosti určitého prostředí realizovat cíle cestovního ruchu a uspokojovat potřeby účastníků cestovního ruchu. Tvoří základní složku nabídky cestovního ruchu a někdy jsou nazývány jako primární nabídka.

Jsou reprezentovány především:

- **přírodními atraktivitami** – terén, klimatické podmínky, vodní toky a plochy, fauna, flóra, přírodní zvláštnosti – vodopády, jeskyně, apod., kvalita životního prostředí
- **kulturně – historické atraktivity** – architektonické památky, kulturní zařízení, významná kulturní a historická místa, technické památky, městské památkové rezervace, lidová architektura a další
- **organizované atraktivity** – filmové, hudební, divadelní festivaly, folklórní slavnost, výstavy, veletrhy, kongresy, sportovní akce atd.

- *sociálními atraktivitami* – způsob života lidí, tradice, zvyky, gastronomie apod.

➤ **vybavenost míst zařízením cestovního ruchu**

Aby mohla být patřičně využita primární nabídka, musí být lokalita, kde se nachází dostupná a musí být vytvořeny podmínky pro pobyt v nich ve formě vybavenosti zařízení cestovního ruchu. Do této oblasti spadá již zmíněná materiálně technická základna cestovního ruchu - především tedy zařízení cestovního ruchu a jejich služby, které musí odpovídat charakteru atraktivit. Tato nabídka se někdy nazývá jako sekundární. Lze konstatovat, že tato nabídka je podstatně pružnější vůči poptávce, které se může do určité míry přizpůsobovat.

Z širšího hlediska je pro nabídku daného místa důležitá i dostupnost, ale i image, jeho pověst, která by měla potenciálního účastníka cestovního ruchu oslovit. Součástí nabídky jsou i zábavné, společenské a sportovní aktivity, které rozšiřují možnosti strávení volného času. (8)

1. 7. 2 Poptávka v cestovním ruchu

Poptávka v cestovním ruchu v sobě zahrnuje:

- motiv účasti na cestovním ruchu
- požadavky na služby a zboží
- požadavky na prostředí a místo

Poptávka se vyznačuje určitými specifickými rysy:

- vysoká míra komplexnosti
- sezónnost a periodický charakter
- vysoká pružnost
- masovost – dostupnost pro každého

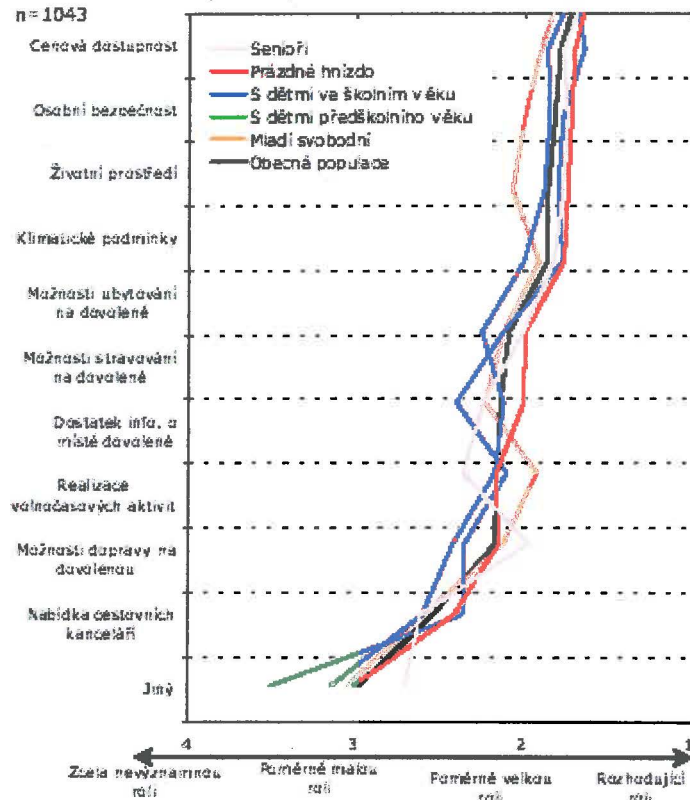
- diferenciace – každý účastník má trochu jiné požadavky
- vysoká míra substituce – zaměnitelnost cílových míst

Pro představu uvádím graf č. 1, který názorně ukazuje, jaké faktory hrají roli při výběru lokality pro dovolenou. Můžeme vidět, že nejdůležitějším faktorem pro všechny skupiny obyvatelstva je cenová dostupnost. (17)

Graf 1.: Průměrná důležitost faktorů při výběru lokality dovolené - generační segmenty

Průměrná důležitost faktorů při výběru lokality dovolené - generační segmenty

ZÁKLAD: Všichni respondenti;
n=1043



ZOROU STEMMARK, Motivace k návštěvě turistických regionů v ČR, 05/2004

2. Cestovní ruch v České republice

2. 1 Vývoj cestovního ruchu v České republice

Do druhé světové války se cestovní ruch v našich zemích vyvíjel obdobně jako všude jinde ve světě. Čilý lázeňský ruch zde existoval v meziválečném období. Své příznivce si našel i tramping.

V letech 1948 až 1989 byl cestovní ruch silně poznamenán politickou situací, která znemožňovala výjezdy do zahraničí. Pro toto období je charakteristický domácí cestovní ruch. Díky tehdejším podmínkám se rozvíjí hlavně organizovaný a sociální (vázaný) cestovní ruch ve formě rekreací ROH, závodních rekreací či zájezdů kolektivů, dále pak chataření a chalupaření. Převažoval převážně krátkodobý cestovní ruch s průměrnou délkou pobytu 5 dnů. (6)

V letech 1989 a 1990 došlo v České republice k dynamickému růstu cestovního ruchu. K tomuto obrovskému rozvoji vedlo otevření hranic, odstranění administrativních překážek pro výjezdy i příjezdy, zájem zahraničních návštěvníků o postkomunistickou zemi spolu se zájmem našich občanů o zahraniční země, do kterých dříve měli omezený přístup, politické, ekonomické i sociální změny a mnohé další faktory. Cestovní ruch zaujímá významné postavení v ekonomice státu.

Ve druhé polovině 90. let se tempo růstu cestovního ruchu zmírnilo, což bylo důsledkem nepříznivé hospodářské situace státu, nižší úrovně stávajících poskytovaných služeb, rostoucí kriminalitou a neuspokojivým stavem komunikací. Zvyšuje se konkurenční prostředí a náročnost zákazníků na služby cestovního ruchu.

Poté následuje období, kdy cestovní ruch nabývá profesionální podoby. Redukuje se počet cestovních kanceláří, dochází k rozvoji nových forem turistiky a na českém trhu cestovního ruchu začínají vystupovat zahraniční společnosti.

Profesionalizace českého cestovního ruchu doplňuje i vznik několika sdružení na ochranu cestovních kanceláří a agentur. Mezi nejznámější patří Asociace českých cestovních

kanceláři a agentur a Asociace cestovních kanceláří České republiky. Tyto asociace poskytují informace o dění v cestovním ruchu a dbají na dodržování podnikatelské etiky sdružených subjektů.

Základem právní úpravy cestovního ruchu je zákon č. 159/1999 Sb. O cestovním ruchu. Plní funkci základního ustanovení podmínek podnikání v oblasti cestovního ruchu. Kromě toho se k cestovnímu ruchu vztahují i jiné zákony, vyhlášky a předpisy. (6,11)

2. 2 Rámcový přehled o rozmístění přírodních podmínek a společenských předpokladů pro realizaci cestovního ruchu v ČR

Tento stručný přehled se opírá o aktualizovaný projekt „Rajonizace cestovního ruchu v ČR“. Projekt vycházel ze zásadně přijatelných principů vyhodnocování podmínek pro rozvoj a realizaci cestovního ruchu:

Vyhodnocení souboru přírodních podmínek

Vyhodnocení souboru podmínek (objektů) vytvořených lidskou činností

Vybavenosti dopravních podmínek podle jednotlivých druhů dopravy

Vybavenosti zařízeními umožňujícími využití lokalizačních podmínek pro realizaci cestovního ruchu

Vyhodnocení negativních vlivů na rozvoj cestovního ruchu

Poté bylo území ČR rozděleno na:

Území s převahou přírodních a ostatních podmínek a předpokladů vhodných pro cestovní ruch (75% rozlohy země) a bylo rozděleno na 47 územních jednotek, které byly označeny jako oblasti cestovního ruchu I., II., III. a IV. kategorie

Území s převahou vlastností pro cestovní ruch nevhodných, označené jako území mimo oblasti cestovního ruchu

Rajonizace zůstává jediným uceleným podkladem, který podává představu o územním členění předpokladů a možností rozvoje cestovního ruchu, musí se doplňovat dle potřeb z podrobnějších a aktuálnějších materiálů.

Oblasti cestovního ruchu I. kategorie

Soustředí v obvodu svého teritoria nejvyšší podmínky a předpoklady; jejich funkce v cestovním ruchu je celostátního i mezinárodního významu

Západočeské lázně

Vedle lázeňských středisek – Karlovy Vary, Mariánské Lázně, Františkovy Lázně atd. a prostor v jejich zázemí na horním toku Ohře.

- *Krkonoše*

Nejvýznamnější horská oblast ČR s 80% využitelností území pro cestovní ruch. K nejvíce navštěvovaným místům patří Špindlerův Mlýn a Pec pod Sněžkou a Harrachov, kde jsou vhodné podmínky pro lyžování a turistiku. V posledních letech jsou tyto oblasti velmi přetížené a dochází k určité regulaci.

- *Šumava*

Tato oblast se uplatňuje hlavně v dlouhodobé rekreaci (letní, zimní), vodních sportech, myslivosti a rybolovu. V letním období zvyšuje atraktivitu Lipenská vodní nádrž, přírodní rezervace Boubínský prales atd.

- *Jeseníky*

Disponují podmínkami, které umožňují využití po celý rok. V popředí zde stojí lázeňství – Jeseník, Karlova Studánka, Dolní Lipová .

- *Valašsko*

Pro cestovní ruch je vhodné asi 65% rozlohy oblasti. Charakter krajiny a dobré hydrologické podmínky poskytují možnosti pro krátkodobou i dlouhodobou rekreaci a turistiku v letním období. V mezinárodním měřítku se uplatňují lázně Luhačovice.

- *Beskydy*

Důležitou roli hrají v letní i zimní rekreaci pro obyvatele Ostravska, jsou zde výhodné přírodní podmínky – horský charakter krajiny, drsnější klima, ale značná sluneční radiace (1900 hodin ročně), rozsáhlé lesy a příznivé hydrologické poměry. V Rožnově pod Radhoštěm se nachází skanzen, který soustřeďuje téměř stovku památkově chráněných objektů lidové architektury a patří k předním v Evropě.

Oblasti cestovního ruchu II. kategorie

Jsou to oblasti, které mají celostátní význam a na svém území soustřeďují méně kvalitní předpoklady pro cestovní ruch.

- *Jizerské hory*

Uplatňují se v krátko i dlouhodobé turistice v letním i zimním období. V minulých letech zde došlo k výraznému poškození lesů. Mezi nejznámější města v této oblasti patří Liberec – je východiskem do oblasti Lužických hor – a Jablonec nad Nisou.

- *Orlické hory*

Návštěvnost v létě je soustředěna hlavně do podhůří, v zimě do horských středisek Deštná a Říčky. Zajímavá je městská památková rezervace Nové Město nad Metují, dále Ratibořice, Hronov – města spojená se životy spisovatelky Boženy Němcové a Aloise Jiráska. Oblast slouží k rekreaci především obyvatelům Pardubic a Hradce Králové.

- *Českomoravská Vrchovina*

Je hojně navštěvována turisty především v letním období, ale v některá místa mají využití i v zimě – Nové Město na Moravě. K architektonickým památkám patří města Telč (světová kulturní památka), Slavonie, Jihlava, Pelhřimov, zámky Jaroměřice nad Rokytnou, Dačice, hrady a zříceniny Pernštejn, Lipnice.

- *Jihočeské rybníky*

Oblast rovinaté Třeboňské a Českobudějovické pánve. Klimatické a hydrologické poměry vytvářejí předpoklady pro letní rekreaci a turistiku, vodní sporty, rybolov a myslivost. Vodní turistika je soustředěna hlavně na Lužnici a Nežárce. Významné jsou rašelinové lázně v Třeboni. Přitažlivé jsou zámky Kratochvíle, vodní zámek Červená Lhota.

- *Turnovsko – Český ráj*

Uplatňuje se množstvím přírodních atraktivit a malebností krajiny – skalní město Prachovské Skály, památková rezervace Jičín, zámky Sychrov, Hrubý Rohovec, Humprecht, gotický hrad Kost, zříceniny na Troskách, město s tradičním zpracováním českých granátů Turnov.

- *Máchův kraj*

Zájem o přírodní a kulturní bohatství této oblasti se datuje od nástupu romantismu v české literatuře,¹ jehož představitelem byl K. H. Máchá, který byl touto krajinou inspirován k napsání svého díla Máj. Turisticky přitažlivé jsou hlavně hrady a zříceniny Bezděz, Zvířetnice, zámky Mnichovo Hradiště, Zákupy, Bělá pod Bezdězem, Houska. Z četných rybníků vyniká Máchovo jezero – podmínky pro vodní sporty, letní rekreaci a Hamerský rybník.

- *Střední Vltava*

Oblast přiléhající k povodí středního toku Vltavy je využívána k rekreaci, pěší, vodní turistiku, vodní sporty a společenské akci, především v letní sezóně. Hlavní zájem je o Orlickou vodní nádrž se zámekem Orlík, svou pozornost také upoutá Zvíkov.

- *Dolní Vltava*

Těží z blízkosti pražské aglomerace. Základem pro tuto oblast jsou vodní nádrže Slapy, Štěchovice a Vrané nad Vltavou. Jako rekreační oblast slouží především obyvatelům Prahy.

- *Křivoklátsko*

Zahrnuje atraktivní areál v okolí středního toku řeky Berounky a jejích přítoků. Přírodní podmínky v této oblasti umožňují jak dlouhodobou, tak i víkendovou rekreaci, pěší turistiku. Centrem zájmu je Křivoklát, dále pak naleziště zkamenělin.

- *Dolní Berounka*

Ačkoliv oblast Dolní Berounky od aglomerace Beroun – Králův Dvůr až po ústí do Vltavy je oblastí IV. kategorie,, nachází se zde několik kulturně historických a přírodních atraktivit celostátního i mezinárodního významu. V popředí zájmu stojí hrad Karlštejn, který dal v letech 1348 – 1357 postavit na vápencové skále král Karel IV. Území kolem hradu je tvořeno areálem, jehož jádrem je chráněná krajinná oblast Českého krasu, jedno z turisticky a vědecky nejcennějších míst v ČR; Koněpruské jeskyně – představují třípatrový jeskynní systém, největší v Čechách.

- *Posázaví*

Oblíbená rekreační oblast pro pražskou aglomeraci, uplatňuje se i ve vodní turistice. Oblast si uchovala relativně nedotčený charakter. Zachovala se zde řada kulturně historických památek – komplex bývalého Sázavského kláštera je národní kulturní památkou, státní zámek Konopiště s bohatými sbírkami uměleckých předmětů.

- *Moravský kras*

Chráněná krajinná oblast severovýchodně od Brna, která na ploše 100km² soustřeďuje množství krasových útvarů na povrchu i v podzemí – propast Macocha, vznikla propadnutím jeskynních stropů s ponornou řekou Punkvou na dně. Jeskyně s bohatou krápníkovou výzdobou jsou v řadě míst turisticky přístupné. Zajímavé jsou zámky v Boskovicích a Rájci nad Svitavou.

Oblasti cestovního ruchu III. kategorie

V cestovní ruchu se uplatňují jen v regionálním (oblastním) měřítku, ale jednotliví atraktivitu mohou i větší význam. Řada z nich plní důležitou funkci v zabezpečování krátkodobé rekreace obyvatel z blízkých a dopravně dostupných měst a průmyslových center. Mezi oblasti této kategorie patří: České Švýcarsko – Labské pískovce, České středohoří, Lužické hory, Podkrkonoší, Broumovsko, Mělnicko, Džbán, Jesenicko – Žluticko, Stříbrsko, Český les, Chodsko, Pošumaví, Horní Vltava, Kapličko, Brdy, Tábořsko, Železné hory, Povodí Orlice, Dražanská vysočina, Podhorácko, Podyjí, Chřiby, Slovácko.

Oblasti cestovního ruchu IV. kategorie

Jsou vhodné pro nenáročné formy rekreace. Tyto oblasti mají celkové podmínky pro cestovní ruch omezené vlivem hospodářské činnosti. Jsou vhodné pro nenáročnou formu rekreace. Mezi tyto oblasti patří Krušnohoří, Frýdlantsko, Staroboleslavsko, Přešticko – Nepomucko, Blatensko, Dolní Berounka a Pavlovské vrchy.

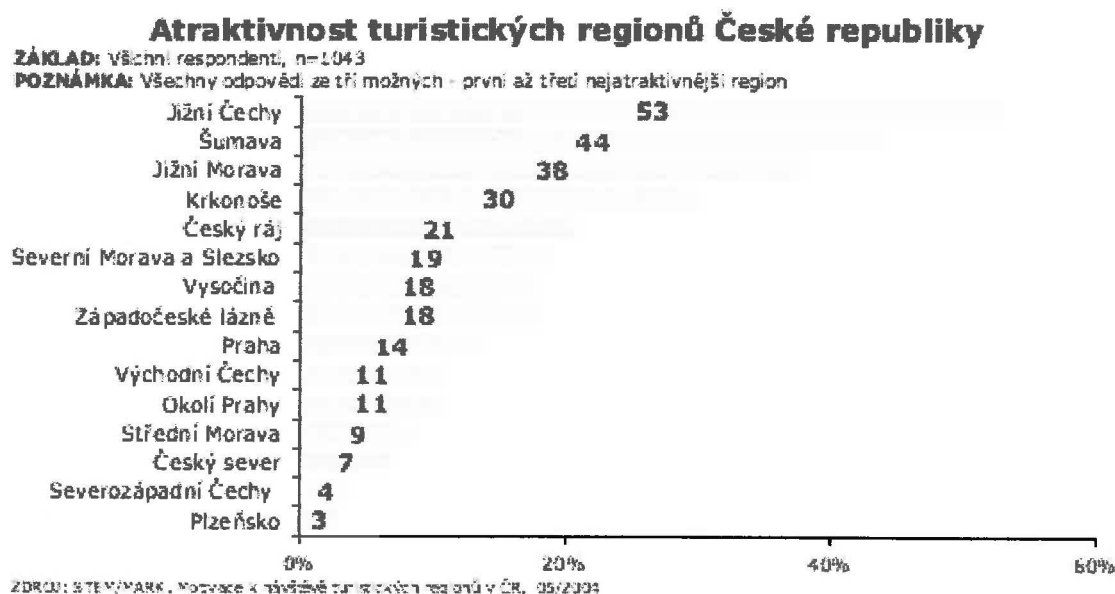
Území mimo oblasti cestovního ruchu

Oblasti, které nevyhovují základním požadavkům cestovního ruchu, zejména proto, že jsou využívány hospodářsky velmi intenzívně. Jsou to hlavně nížinné a rovinné oblasti s intenzívním zemědělstvím a s koncentrací průmyslu a obyvatelstva. Mezi tato území patří Polabí, střední Poohří a na ně navazující oblast Podkrušnohorská dále pak menší areály v okolí Plzně, Trutnova a Českých Budějovic. Na Moravě je to průmyslová oblast Ostravska se širším zázemím a nížinné části moravských úvalů.

Další významná střediska cestovního ruchu v nížinných oblastech tvoří lázně Poděbrady, Teplice v Čechách, Bohdaneč u Pardubic, Velichovky u Jaroměře Darkov u Karviné, Slatinice u Olomouce.

Zcela zvláštní postavení v cestovním ruchu ČR zaujímá hlavní město Praha, nejdůležitější politické, hospodářské, vědecké a kulturní centrum státu. Je naším největším centrem domácího i mezinárodního cestovního ruchu. Praha je vstupní branou pro většinu návštěvníků ze zahraničí. (11)

Graf 2.: Atraktivnost turistických regionů České republiky



3. Cyklistika a cykloturistika

Cílem současného dopravního plánování je systematická podpora dopravy přátelské k životnímu prostředí. Tuto podporu rozhodně cyklistika zaslouží. Její pozitiva jsou zřejmá – bezhlučnost a nulové emise, finanční a prostorová nenáročnost. Cyklistika může být i prevencí proti civilizačním chorobám, cyklisté nemají problémy s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy a zácpami a v neposlední řadě je velkým přínosem pro cestovní ruch.

Cyklistika se dělí z hlediska kompetencí do oblasti dopravní obsluhy území – resort dopravy - a oblasti cykloturistiky – resort místního rozvoje. Během posledních několika let přestává být pouze individuální záležitostí a plynule přechází do městského a regionálního plánování. Přirozenou cestou vznikají nároky uživatelů na dopravní prostor a odpovídající vybavení. Propojení cyklistické infrastruktury formou městských sítí cyklostezek a regionálních sítí cyklotras umožňuje současně plynulý pohyb cyklistů i cykloturistů a tak se cykloturistika výrazně projevuje i v městském prostředí.

Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má ve světě stoupající tendenci a v mnoha zemích se těmto trendům přizpůsobují i služby, plánování i nabídka v dopravě.

Usnesení vlády ČR č. 706 ze dne 12. 7. 2000 byla vzata na vědomí „Charta o dopravě, zdraví a životním prostředí“. V bodě 4 této Charty se hovoří o tvorbě strategie – vypracování a realizaci strategie k podpoře těch druhů dopravy, které vedou k příznivému ovlivňování zdraví a životního prostředí.

Cyklostrategie usiluje o vytvoření podmínek pro přeměnu „populární, neregulované“ cyklistiky směrem ke „kultivované a systematicky podporované cyklistice“.

Cíle cyklostrategie:

- ✓ Posílit pocit jistoty a bezpečí cyklistům a jejich okolí při jízdě na kole
- ✓ Masivně rozvinout cyklodopravu pro denní užití
- ✓ Vytvořit prostor pro vybudování husté sítě cyklostezek po celém území České republiky s přispěním fondů Evropské unie
- ✓ Obyvatelům poskytnout dostatek příležitostí ke změně životního stylu přispívajícího k upevňování jejich zdraví
- ✓ Denní jízdou na kole zásadně přispět k prevenci civilizačních chorob

- ✓ Přispět ke zkvalitnění životního prostředí
- ✓ Poskytnout doplňující vzdělání obyvatelům, včetně dalších informací o svobodné volbě dopravního prostředku, o ochraně životního prostředí, o nových podnikatelských možnostech a o zdravém životním stylu
- ✓ Přispět k rozvoji cestovního ruchu
- ✓ Poskytnout veřejnosti příležitost aktivně se zapojit do realizace i aktualizace cyklostezek (14)

3. 1 Cykloturistika

V „Koncepti státní politiky cestovního ruchu ČR“ je cykloturistika vnímána jako nová, ekonomicky dostupná alternativa trávení volného času a prostoru pro aktivní pohyb v ekologicky stabilním území během prázdnin a dovolené. Součástí tohoto programu jsou nové projekty vedení dálkových cykloturistických tras, které jsou napojeny na celoevropskou síť dálkových cyklostezek – EuroVelo.

Sekce cestovního ruchu Ministerstva pro místní rozvoj (MMR) finančně podporuje cykloturistiku v rámci Státního programu podpory cestovního ruchu, který je v letech 2004 – 2007 zaměřen mimo jiné na „Podporu budování doprovodné infrastruktury cestovního ruchu pro sportovně rekreační činnosti“. V rámci tohoto dotačního titulu jsou vyčleněny body „Vybudování, oprava a rekonstrukce cyklostezek“ a „Rekonstrukce a vybudování parkoviště a odpočívárny pro cykloturistiku“.

MMR podporuje rozvoj cykloturistiky také formou přímé dotace občanskému sdružení Klub českých turistů (KČT) 5 – 7 mil Kč ročně, protože KČT koordinuje na území České republiky celou síť cyklistických a turistických tras, dbá o výrobu a instalování značek a směrovek podél mimosilničních úseků cyklotras a zabezpečuje údržbu cyklotras na celém území České republiky ve spolupráci s regionálními zástupci KČT a sponzory KČT.

Česká centrále cestovního ruchu- CzechTourism, příspěvková organizace, vydávala katalog cykloturistiky „Cykloturistika bez hranic“. V minulých letech podporovala cykloturistiku formou grantů, které byly zaměřeny na tvorbu regionálních turistických produktů, internetových prezentací a tvorbu tiskových materiálů.

Základním koncepčním materiálem pro navrhování cyklotras na území ČR je „Základní síť cyklotras ČR“, kterou Ministerstvo dopravy (MD) nechalo zpracovat v roce 1997. V tomto materiálu jsou cyklotrasy rozdělené na dálkové, regionální a místní a tím byly zkoordinovány roztržité aktivity jednotlivých regionů a měst. V roce 1997 bylo vyznačeno 552 km cyklotras, v roce 1998 2068 km, v roce 1999 4300 km, v roce 2000 10279 km a v roce 2001 17154 km. 60% cyklotras však vede bez prostorového oddělení po silnicích a to není ideální stav. (14)

3. 2 Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území

Cyklistická doprava je nedílnou součástí dopravního systému. Cílem je vybudovat hustou síť cyklostezek v sídlech i v krajině po celém území České republiky a to včetně související infrastruktury – zeleň a další. Měly by být vytvořeny optimální podmínky pro budování cyklistických komunikací, které přispějí k celkové bezpečnosti dopravy.

Podpora cyklistické dopravy bude zahrnovat kromě stavby cyklistických cest i celý navazující systém – *cyklistickou kulturu* – která umožní většímu podílu obyvatel intenzivnější využívání kola. Měla by se tak vytvořit cyklistická krytá parkoviště, u obchodů, úřadů, v centrech měst, u železničních, autobusových stanic, měla by být možnost uložení kol v ubytovacích zařízeních a obytných budovách, měla by se rozšířit síť půjčoven kol a systémů půjčování kol pro dopravu po městech péčí samotných měst a obcí. Cílem je také podporovat programy, které mohou propojit cyklistiku a veřejnou hromadnou dopravu, jak v oblasti denního dojíždění za prací, či do školy, tak i v rámci volného času a turismu. Cílem je zajistit převoz kol tak, aby bylo možné překonat fyzické překážky, nebo časové omezení.

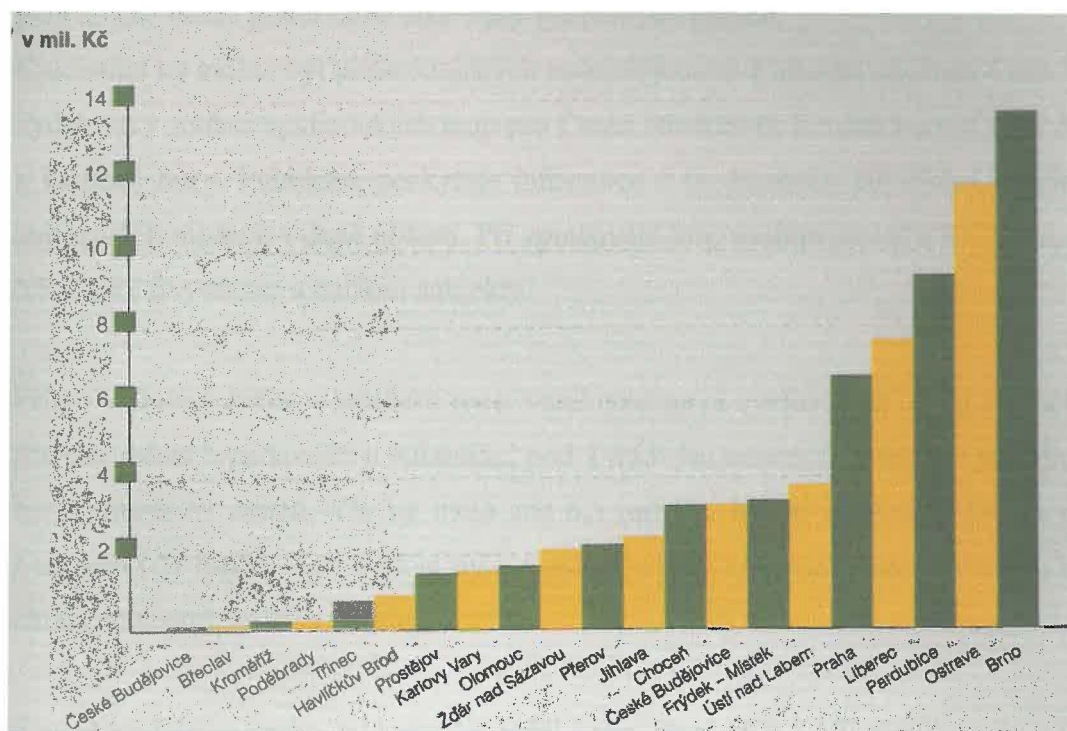
Cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků a současně nezatěžovat životní prostředí a přináší užitek obcím, městům a regionům. (14)

3. 3 Finance a budování cyklistických stezek

Doposud tato problematika není řešena systémově a není dostatečně rozvinut princip partnerství při výstavbě a údržbě cykloturistických tras. Vyšší finanční náročnost na budování cyklotras brzdí jejich rozvoj. Není možné určit jediný a konečný zdroj financování rozvoje cyklistické infrastruktury.

Nejvýznamnějším programem je Státní fond dopravní infrastruktury. V roce 2001 činila dotace 12,1 mil. Kč (bylo podáno 53 projektů, které souhrnně žádaly o 76,7 mil. Kč), v roce 2002 to již bylo 38 mil. Kč (podáno bylo 60 projektů, souhrnně žádaly o 138,5 mil. Kč). V letech 2003 a 2004 to již byla dotace 60 mil. Kč. Další možností je Program obnovy venkova, který poskytl v roce 2001 24,3 mil. Kč na akce spojené s podporou cyklistické dopravy. Další rozvoj cest pro cyklistickou dopravu lze nepřímo podpořit v rámci pozemkových úprav, v rámci protipovodňových opatření, či při rekonstrukci železničních koridorů. (14)

Graf 3.: Pravidelnost finanční podpory cyklistické dopravy v posuzovaných městech



ZDROJ: MINISTERSTVO DOPRAVY, Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy 2005

3. 4 Výstavba cyklostezek v Ústeckém kraji

3. 4. 1 Kde by se v Ústeckém kraji měly začít stavět nové cyklostezky

Ústecký kraj se chce podílet na dostavbě cyklostezky podél Labe, která má spojit Litoměřice, Ústí nad Labem, Děčín a saské Bad Schandau. Obce mají o stavbu zájem, ale chybí jim peníze, proto chce kraj žádat o dotaci z evropských fondů. Náklady na stavbu se odhadují ve výši 250 mil. Kč.

Na budování několika úseků cyklostezky vydaly již města a obce v regionu 90 mil. Kč. Trasa z Ústí nad Labem do Děčína však končí v poli u Velkého Března. Problémy s financováním mají především malé obce, díky malým rozpočtům, ale problémy s financemi na takovéto projekty mají i města Děčín a Ústí nad Labem. Ústecký kraj se rozhodl, že bude koordinovat vytvoření velkého záměru.

Mluvčí kraje uvedla: „Předpokládáme, že na spolufinancování projektu kraj uvolní až 300 tisíc korun“. Odbor dopravy krajského úřadu shromažďuje od jednotlivých obcí dokumentaci, která byla dosud k cyklostezce vypracována.

Na území kraje je celkem 1070 km cyklotras, z toho je asi 120 km cyklostezek. Oblíbené jsou kromě úseku podél Labe také trasy v Krušných horách.

Cyklistika by mohla být podle krajských radních jedním z lákadel na sever Čech. Kraj také vydal nový soubor cyklistických map pro České středohoří, Krušné hory, České Švýcarsko a Lužické hory. Publikace poskytuje informace o možnostech ubytování, stravování a o zajímavých místech v dané oblasti. Při zpracování kraj spolupracoval s KČT, Euroregiony, NP České Švýcarsko a dalšími subjekty.

Přímo v Děčíně měla, v loňském roce, vzniknout nová cyklostezka, která by měla vést ze Starého města k parkovišti u Atlantiku, pod Tyršovým mostem. Součástí výstavby by měla být i oprava tří mostů. Vše by mělo stát 6,5 mil Kč. Město předložilo žádost na peníze z evropských fondů. Tato žádost bylo vrácena, neboť chybělo posouzení vlivu stavby na chráněné území, kterým má stezka vést.

Stavba nejdelšího úseku cyklostezky podél Labe, která vede od Tyršova mostu v Děčíně až do německého Bad Schandau, by mohla začít již v letošním roce. Město Děčín připravuje zahájení stavby téměř 3,5 km úseku cyklostezky, který bude mít začátek v centru města a

povede po levém břehu řeky až do Čertovy vody. Tady naváže na nepříliš využívanou silnici do Dolního Žlebu a dál budou cyklisté pokračovat po již vybudované cyklostezce až za hranice.

Pokud bude tato stavba realizována, bude to největší podobná stavba v Děčíně. Podél Labe je zatím jen provizorní stezka, která má neupravený povrch a vede po vedle sebe poskládaných panelech a je naprosto nevhodná a pro cyklisty to rozhodně není nic příjemného, což můžu potvrdit z vlastní zkušenosti.

Stavbu cyklostezky však brzdil, jak jinak, nedostatek peněz. V celé své délce by měla stát podle odhadů 50 mil. Kč. Děčín má nyní v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na akci „Cyklistická stezka Děčín – Prostřední Žleb“ možnost čerpat dotaci do výše 12 mil. Kč. Celá stavba by měla být rozdělena do etap. V první fázi by měla být opravena polovina celého úseku, stezka bude mít nový povrch a značení. Oprava cca 1,5 km úseku bude stát 16 mil. Kč a město z této částky zaplatí 40%, zbytek pokryje státní dotace.

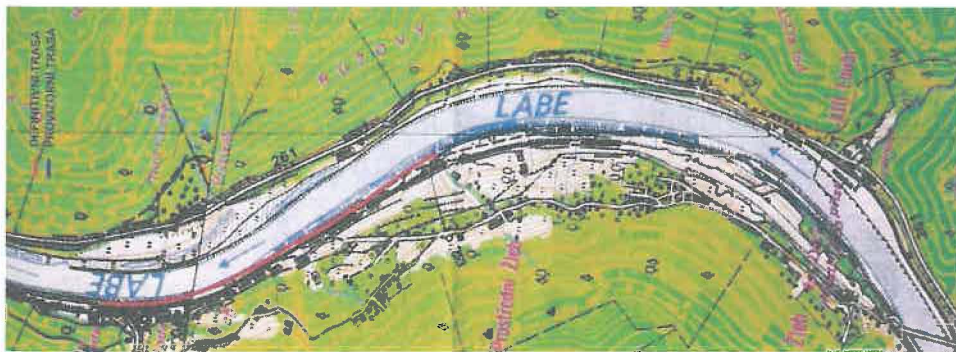
Druhá polovina, tvořená převážně panely, je problematičtější. Měla by vést v blízkosti plánovaného vodního díla na Labi. V tomto úseku bude opět jen provizorní cyklostezka.

Finální úsek cyklostezky bude realizován jako součást stavby vodního díla. Radnice bude žádat o dotaci a jedná i o spolufinancování se SčVK, a.s. a SVS, a.s., neboť v úseku vede vodovod a bude nutná přeložka.

V současné době jsou zahájeny potřebné přípravy na stavbu první etapy a výměnu povrchu zbylé části, zajišťuje se územní rozhodnutí a stavební povolení. (30, 22)

Jen doufejme, že se cyklostezky po tolika letech konečně dočkáme.

Obrázek 1.: Výstavba cyklostezky Děčín – Bad Schandau



IV. METODOLOGIE

4. Analýza SWOT

Analýzu SWOT můžeme představit jako analýzu prostředí. Představuje jednu z rozšířených marketingových metod posuzování, porovnávání a hodnocení záměrů podniku na základě analýzy vnějšího a vnitřního prostředí (externích a interních faktorů). Metoda je založena na vzájemné kombinaci, porovnávání a integraci identifikovaných hrozeb, příležitostí, silných a slabých stránek podniku. Ty jsou uspořádány prostřednictvím matice, která usnadňuje a zpřehledňuje jejich porovnání. (9)

➤ Analýza interních faktorů – silné a slabé stránky

Nejprve se zaměříme na zhodnocení vnitřních faktorů vymezených územím města (obce). K těmto faktorům patří samotný produkt obce, dále fyzické, demografické a další charakteristiky. Výsledkem této části SWOT analýzy by měla být identifikace všech silných a slabých stránek zkoumaného území.

Analýza fyzických a přírodních podmínek regionu

Zeměpisná poloha města, regionu vzhledem ke státním hranicím, centru země, VÚSC, popis terénu - topografie, přírodní zdroje (zdroje povrchové a podzemní vody, půda, zdroje nerostných surovin), kvalita životního prostředí, klima.

Analýza obyvatelstva

Demografické údaje dávají přehled o počtu, skladbě a stavu obyvatelstva, jsou základem pro další plánování, protože z nich lze vyvodit vývoj poptávky po jednotlivých druzích produktu města.

Celkový počet obyvatel (zvlášť počet mužů a počet žen), věková struktura, počet domácností, hustota osídlení, národnostní struktura, vzdělanostní struktura obyvatel, příjmy jednotlivců, domácností, reálná kupní síla.

Analýza ekonomiky města, regionu

Zaměstnanost podle sektorů národního hospodářství, význam cestovního ruchu pro region, analýza pozic největších podniků, pozice malého a středního podnikání.

Analýza trhu práce

Míra nezaměstnanosti – její vývoj, porovnání s regionálním a státním průměrem, počet volných pracovních míst, každoroční počet absolventů středních a vysokých škol, problémové skupiny obyvatelstva, mzdové tarify, model dojíždění do zaměstnání.

Analýza infrastruktury

technická infrastruktura

doprava, telekomunikace, doručovatelské služby, rozvody tepla, vody, plynu, elektřina, zemní plyn, tuhé odpady.

občanská infrastruktura

bytová politika (množství bytů, kvalita bytového fondu, nová výstavba bytů), školství, zdravotnická a sociální péče, kultura (historické objekty, kulturní zařízení – kina, divadla, galerie, knihovny – ZOO atd.), sport a rekreace – sportovní zařízení, lesoparky, pěší a cyklostezky, ubytovací a stravovací zařízení, obchody a služby.

Analýza podnikatelského prostředí

Existence podnikatelských prostor, institucí na podporu podnikání, vyjasněné majetko – právní vztahy, existence inkubačních center pro začínající podnikatele, existence zvláštních zón, zdroje kapitálu.

➤ **Analýza externích faktorů – příležitosti a hrozby**

Zaměřuje se spíše na faktory a trendy, které město, region ovlivňují zvenčí.

Uvažovaná kritéria:

Tendence vytváření větších regionů – euroregiony, vytváření nových stupňů samosprávných celků (VÚSC), využívání nových energetických nebo surovinových zdrojů, rostoucí význam služeb a cestovního ruchu, vstup zahraničního kapitálu, rostoucí význam kontaktů mezi firmami, veřejnoprávními a vzdělávacími institucemi, podpůrné programy rozvoje, nové propojení celostátních silničních a železničních tras.

Uvedená kritéria představují pouze základní orientaci. (12)

V. ANALYTICKÁ ČÁST

5. Vymezení a charakteristika oblasti Děčínska a Českého Švýcarska

Děčínsko

Děčínsko zaujímá nepříliš rozsáhlou oblast na severu Čech, dříve bylo součástí Severočeského, nyní Ústeckého kraje. Patří do něj území na sever od Českého středohoří po státní hranici se SRN, leží mezi Krušnými horami a Šluknovským výběžkem. Je to oblast výjimečných přírodních krás a hodnot, proto byl na její části vytvořen v roce 2000 Národní park České Švýcarsko. České Švýcarsko v Německu pokračuje jako Saské Švýcarsko a tam má dvojnásobnou rozlohu.

Oblast Českého Švýcarska je téměř totožná s územím CHKO Labské pískovce, na východě je rozšířena o okolí Chřibské a Krásné Lípy, která je sídlem správy Národního parku, na severu o okolí Mikulášovic.

CHKO Labské pískovce je vymezena místy – Tisá – Libouchec – Jílové – Děčín – Huntířov – Česká Kamenice – Rynartice – Chřibská – Doubice – Kyjov – Vlčí Hora – Brtníky – Brtnický potok a na severu státní hranicí s Německem.

Okres Děčín s rozlohou 909 km se nachází v nejsevernější části České republiky. Je typickým příhraničním okresem, hraničícím ze severní a západní strany se SRN. Značná část okresu leží v chráněné krajinné oblasti – Labské pískovce, České středohoří a Lužické hory. Nacházejí se zde mohutná pískovcová pohoří se zajímavými skalními útvary, hluboká kaňonovitá údolí, kuželovité a kupovité tvary kopců, vzniklých vulkanickou činností. Labské pískovce jsou naše nejmohtnější pískovcové území, které se honosí největšími skalními útvary v Evropě, mezi kterými si razí koryto řeka Labe.

České Švýcarsko

Na tomto území vznikaly první turistické spolky v české zemi v době Rakouska – Uherska, ale i přesto zůstává, i po vyhlášení Národního parku České Švýcarsko, Děčínsko či území Labských pískovců oblastí, o níž není takový zájem. Jednou z příčin je specifický vývoj pohraniční – jako okrajové – oblasti i jeho přehlížení v minulých letech. Zprávy o krásách kraje se rozšiřovaly spíše ústním podáním a to hlavně díky chalupářům. Až v posledních letech vyšly publikace, průvodci, mapy a různé propagační tiskopisy. Tato oblast se teprve probouzí a hledá své místo. 21. století je stoletím cestování a proto i České Švýcarsko otevírá své pomyslné dveře turistům, protože lidé, kteří zde žijí i pracují, pochopili, že nabídnutou turistické služby na vysoké úrovni přináší prospěch všem.

Pro povznesení a popularizaci kraje pracovalo v minulých letech i mnoho těch, kteří chtěli zmapovat kulturu, kterou zde po staletí vytvářeli Češi a Němci, uchovat ji a novodobým způsobem ji do oblasti vrátit.

Obrázek 2.: Mapa - České Švýcarsko



5. 1 Předpoklady rozvoje cestovního ruchu

5. 1. 1 Přírodní předpoklady

Podnebí

Popisované území patří mezi hojně zavlažované, roční úhrn srážek se zvětšuje se stoupající nadmořskou výškou.. Nejvlhčím měsícem je červenec a nejsušším únor. Teplotní poměry jsou ovlivněny konfigurací terénu. Hluboká údolí vykazují teplotní inverze a představují tak i mrazivé kotliny.

Vodstvo

Celé území CHKO Labské pískovce patří k povodí Labe a to tvoří hlavní hydrologickou osu území, dělící ho na dva nestejně velké celky. Kaňon řeky mezi Děčínem a Hřenskem představuje jedinečný přírodní útvar, nejen v rámci našeho území, ale celé Evropy. Druhé je povodí Odry. Rozvodnice mezi nimi probíhá po vrcholech Lužických hor a Šluknovskou pahorkatinou. Labe protéká popisovaným územím v délce 22 km.

Geologie

Hlavním vhloubeným tvarem území je kaňon Labe, přetínající Děčínskou vrchovinu od jihu k severu. Na geologickém složení území se podílejí z větší části druhohorní usazeniny a horniny lužického žulového plutonu, tvarově významné jsou třetihorní sopečné horniny. Významná kapitola geologické historie se začala psát před více než 90 mil. Lety. Po ústupu moře začaly pískovcovou desku přetvářet dodnes pokračující krajinové procesy, zrodila se krajina skalních měst.

Rostlinstvo a živočišstvo

Jedním z důvodů vzniku NP České Švýcarsko byla ochrana přírody a vzácných rostlinných a živočišných druhů. V Děčínské vrchovině převládají smrkové a borové lesy, porůstající většinu plochy. Smíšené porosty se smrkem se zachovaly jen vzácně. Na skalách se

objevují lišejníky. Do řeky Kamenice se vrátili lososi, kteří zde byli naposledy spatřeni před 50 lety.

5. 1. 2 Kulturně společenské předpoklady

Osídlení a sídla

Nejstarší nálezy, které dokládají působení člověka na Děčínsku, jsou pazourkové nástroje ze střední doby kamenné, kdy zde žily skupiny lovců a rybářů. První kdo Děčínsko trvale osídlil, byl v době bronzové lid lužické kultury (popelnicových polí), který sem pronikl koncem 2. tisíciletí p.n.l. Ti byli ve 4. st. p.n.l. vystřídáni kmenem keltských Bójů a o 2 století později byli vytlačeni Germány, kteří začali od 2. st. p.n.l. pronikat do Čech a vytvořili zde kulturu podmokelskou, nazývanou podle hlavního naleziště na podmokelském pohřebišti v dnešním Děčíně.

Na počátku 6. st. n.l. vstoupili do dějin Slované. Lužičtí Srbové obsadili Horní a Dolní Lužici – Sasko -, kde, na některých místech, žijí dodnes, ale i území nejsevernějších Čech. Jsou potomky západoslovanských kmenů, zakládali skromné osady, živili se lovem a zemědělstvím. Slovanské kmeny se formovaly v rodových pospolitostech, které se vyskytují v některých místních názvech – Rozbělici – Rozbělesy, Želen – Želenice, Bolata – Boletice. Později na popisovaném území vznikl kmen Děčanů, který se usadil na strategickém místě dnešního Děčína a je pod tímto názvem uváděn i v Kosmově kronice. Děčínský hrad je v písemných pramenech poprvé připomínán r. 1128.

S postupující kolonizací pohraničního území vznikaly nové osady, začínali se zakládat panské rody. Z různých německých zemí přicházeli do řídky obydlených oblastí noví osídlenci. Stali se silným etnikem uprostřed původních nepočetných Slovanů a Čechů.

Po roce 1511 se v kraji usadil šlechtický rod Šalhausenů, kolem r. 1534 se přesunuli do benešovsko – kamenické části a Děčín získala saská rodina rytířů z Bynova. Ta spravovala děčínské panství 100 let a dovedla je k rozkvětu. V celé oblasti Děčínska vzrůstal podnikatelský ruch, rozkvétala řemesla, z nichž se později vyvinula pozoruhodná a s ničím nesrovnatelná průmyslová odvětví.

V době pobělohorské a po třicetileté válce, po porážce stavovského povstání a popravě českých pánů docházelo k pronásledování obyvatel a jejich nucenému odchodu ze země.

Za třicetileté války se krajem prohnala vojska za velkého plenění a zbídačování obyvatel. Mnoho lidí odtud odešlo, mnoho zemřelo v důsledku nemoci.

Zásadní zlom nastal v r. 1781 po vyhlášení tolerančního patentu. Do kraje přišlo mnoho řemeslníků, kteří otevřeli brány obchodu. Nejsevernější Čechy se pomalu stávaly jednou z nejprůmyslovějších oblastí Rakouska – Uherska.

V této oblasti žilo 95% Němců. Po vzniku Československa v roce 1918 vedly jejich snahy k odtržení Sudet a vzniklo nezávislé území Deutschböhmen.

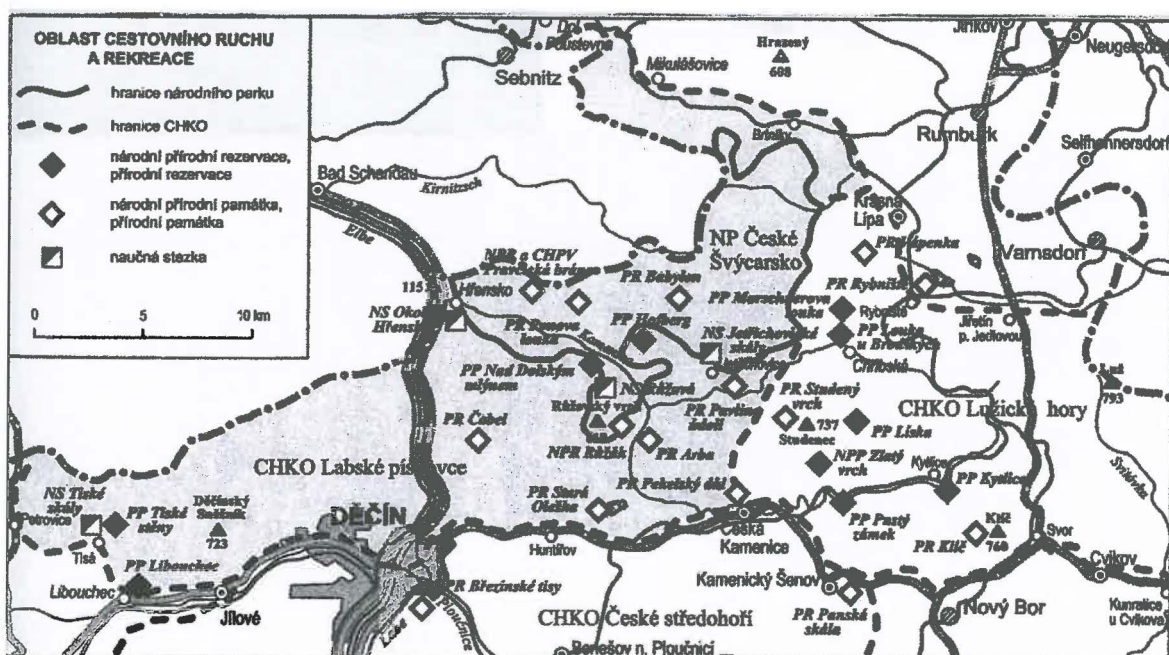
Poválečný režim se na kraji podepsal přehlížením a nízkými investicemi, byl preferován těžký průmysl, docházelo k devastaci kraje.

Děčínsko je tímto poznamenáno dodnes. Ani po listopadu 1989 se nenaplnila očekávání hustšího osídlení, zřízení většího počtu pracovních míst a přísun investic. Děčínsko je, kromě krás přírody uváděno mezi kraji s určitými negativními faktory - nižší životní úroveň a vysoká nezaměstnanost.

V kraji ale dochází k opětovnému rozvoji cestovního ruchu a k tomu dopomohl i vznik Národního Parku.

V současnosti na Děčínsku žije cca 60 tis. obyvatel, oblast je vyhledávanou lokalitou pro chalupáře jak z Ústecka tak z Prahy. Řídce osídlená oblast Českého Švýcarska se zcela orientovala na cestovní ruch, který přináší dlouhodobou perspektivu. (1)

Obrázek 3.: Oblast cestovního ruchu a rekreace



Významná místa regionu:

- **Děčín**

Město Děčín se rozprostírá v široké kotlině na obou březích Labe a je nejnižší položeným městem České republiky (135m n. m.). Současná městská aglomerace vznikla postupnou integrací čtyřicetisedmi obcí a osad. Na jejím počátku stálo sloučení starého historického města Děčína na pravém břehu Labe s mladým průmyslovým městem Podmokly, které po roce 1850 vyrostlo na levém břehu řeky. Město se dělí na 9 sektorů, což je pro město tohoto typu v České republice nezvyklé, aby mělo tolik místních částí. K 31.12. 2001 žilo na rozloze 909 km² 133 887 obyvatel, z toho v Děčíně 51 820 obyvatel. Vlivem geologické stavby náleží území Děčína do Českého středohoří.

Obrázek 4.: Děčín



Postavení města v rámci regionu:

Okres Děčín se nachází v nejsevernější části České republiky. Specifickým rysem okresu je jeho pohraniční charakter se Spolkovou republikou Německo. Pro Děčínsko je charakteristická členitost krajiny. Nejnižším bodem je místo při výtoku Labe u Hřenska – 115m n.m. – naopak nejvýše položenými místy jsou vrcholy Lužických hor – 792m n.m. Značná část rozlohy okresu leží v chráněných krajinných oblastech – Labské pískovce, České středohoří a Lužické hory. Labské pískovce patří mezi nejmohutnější pískovcová území s největšími skalními útvary v Evropě. Toto území patří do Národního parku České Švýcarsko a CHKO Labské pískovce. CHKO České středohoří zasahuje do děčínského okresu pouze svým severním cípem. Pro CHKO Lužické hory je charakteristické pohoří vrchovinného typu, zasahující do okresu svou západní částí. Děčínsko patří mezi nejvíce zalesněné okresy v ČR.

Děčínsko těží ze své výhodné polohy, přírodních krás a množství historických památek. Rozvoj cestovního ruchu a různých forem turistiky je významnou součástí hospodářství regionu.

Okres Děčín patří svým charakterem mezi průmyslové okresy ČR. Největší podíl má průmysl strojírenský, textilní a výroba spotřebního zboží. Nejvíce průmyslu je soustředěno v okresním městě. Vzhledem k rozloze lesů je hospodářsky významné lesnictví. Sektor služeb, i přes jeho rychlý rozvoj v 90. letech, zůstává stále poddimenzovaný. Zemědělská výroba se specializuje více na extenzivní živočišnou výrobu, především chov skotu bez tržní produkce mléka.

Dalším ekonomicky významným odvětvím je doprava. Okres má díky své poloze dobré komunikační podmínky, především v lodní a železniční dopravě. Procházejí jím mezinárodně důležité tratě, využívající kaňon Labe. (39)

Město nabízí tuzemským i zahraničním návštěvníkům řadu možností kulturního, společenského, sportovního a turistického vyžití. Mezi nejvýznamnější kulturně historické památky patří:

Na pravém břehu Labe

Děčínský zámek

Dominanta města, stojící na ostrohu 50m nad soutokem Labe a Ploučnice. Původně gotický hrad Přemyslovců, byl v 16.století přestavěn na renesanční zámek. Zasluhou Thunů byl v minulosti zámek kulturním centrem, avšak v minulém století byl sídlem sovětské armády a zámek doznal značných změn. V současnosti probíhá postupná rekonstrukce. V již opravených částech je zpřístupněno muzeum historických loutek prof. Milana Knížíáka, sídlí zde Okresní archiv a také zde jsou vybudovány reprezentační prostory. Je také možná prohlídka opravených částí zámku s průvodcem.

Obrázek 5.: Děčínský zámek



Růžová zahrada

Terasovitá zahrada je ukázkou mistrovství raně barokní architektury a patří k nejhodnotnějším uměleckým památkám v Děčíně. Dominantou je dvoupatrový gloriét se schodištěm a teráskami. Belvedér je zdoben kopiemi plastik Ignáce Platzera. Pod gloriétem je vchod do kryté chodby ke kostelu sv. Kříže. Od léta do podzimu zde mohou návštěvníci obdivovat kvetoucí růže. Zahrada byla zpřístupněna roku 1945.

Obrázek 6.: Růžová zahrada



Rodný dům a Dr. Miroslava Tyrše

Dne 17. září 1832 se v rodině děčínského zámeckého a lázeňského lékaře narodil syn Dr. Miroslav Tyrš – zakladatel Sokola, známé jsou jeho zásluhy o rozkvět českého umění, s nímž byl spojen jako historik umění, filosof, teoretik výchovy a vysokoškolský pedagog. Tyršův dům je majetkem města a čeká na svou rekonstrukci.

Dlouhá jízda

Je přímá přístupová cesta k zámku, vybudovaná v barokním stylu v roce 1672 na místě mostu, který překonával příkop před zámeckou branou. V Čechách je to ojedinělá architektura v řešení hradního vstupu.

Kostel Povýšení sv. Kříže

Barokní kostel, historická součást zámku.

Obrázek 7.: Dlouhá jízda a Kostel povýšení sv. Kříže



Historický vodočet na zámecké skále

Do strmé západní stěny zámecké skály byly od středověku vyznačovány úrovně velkých povodní, které ohrožovaly majetek a životy zdejších obyvatel. Jsou zde zaznamenány největší povodně od 17. století. Nejstarší reálný letopočet 1570 dnes již není čitelný, ale zřetelný letopočet 1432 připomíná skutečnost záplav, ale pochází až z období romantismu. Děčínský vodočet je cennou hydrometrickou památkou a ve střední Evropě nemá srovnatelnou obdobu.

Kamenný most přes Ploučnici

První kamenný most v Děčíně, stavba probíhala v letech 1564-69, jeho délka je 84m. V roce 1714 bylo na mostě vztyčeno sousoší českých zemských patronů sv. Václava, Víta a Jana Nepomuského od slavného M. J. Brokoffa.

Obrázek 8.: Kamenný most přes Ploučnici



Ne levém břehu Labe – Podmokly

Dochované městské jádro Podmokel je jedinečnou ukázkou městské secesní architektury se širokými třídami a náměstími, vybudovanými během několika desítek let v období průmyslové revoluce.

Okresní muzeum

Klasicistní podlouhlá budova, jejímž základem byl hunský lovecký dvůr z doby kolem roku 1735. V parku před budovou jsou barokní sochy sv. Jana Nepomuckého a sv. Floriána, roste zde mohutný exemplář jinanu dvoulaločného. V muzeu jsou stále expozice: Dějiny labské plavby – od roku 1969 specializováno na historii lodní dopravy po celém toku Labe, muzeum vlastní rozsáhlý fotoarchiv plavidel, sbírku starých vodních map Labe a Vltavy; Město na louce - archeologický výzkum středověkého Děčína; Dějiny zámku v proměnách doby.

Evangelický kostel na Teplické ulici

Osobitá stavba z pískovcových kvádrů postavený v pseudogotickém stylu.

Ovčí můstek přes Jílovský potok

Jedná se o pozoruhodný, raně barokní kamenný most s nezvyklým výškovým umístěním. Nachází se v Děčíně – Podmoklech, kde překlenuje Jílovský potok. Oblouk Ovčího mostu má tak vysoké vyklenutí, že je pod ním vidět nový celý most i se zábradlím. Most pochází z roku 1620. Vrchol mostního oblouku je 5,5 m nad hladinou Jílovského potoka. Dlažbu na mostě tvoří čedičové kostky. Oblouk stoupá od vstupu na most k jeho středu o 1,5 m. Dnes se již tento most nepoužívá.

O původu mostu se vypráví historka: Poddaní sedláci odmítli panu Rudolfovi z Býnova pomáhat při výstavbě mostu. Došlo ke sporu, který pán z Býnova prohrál. Proto údajně most vystavěl tak, aby ho mohl používat jen hnaný dobytek, přejezdu vozů měla klenba vadit. Odtud také dnešní název „Ovčí“. Most je chráněnou památkou.

Obrázek 9.: Ovčí můstek



Zoologická zahrada

Je situována v lesoparku na Pastýřské stěně, rozprostírá se na ploše víc jak 5 ½ hektaru a žije zde okolo 85 druhů zvířat.

Městské divadlo

Bylo postaveno roku 1901 jako varieté, krátce zde byl provozován kinematograf. Od roku 1995 prošlo divadlo postupnou rekonstrukcí a dostavbou a v současné době se zde hraje činohra a hudebně dramatické žánry.

Obrázek 10.: Městské divadlo



Židovská synagoga

Je kombinací orientálního a secesního stylu z roku 1907. Je jedinou dochovanou synagogou v českém pohraničí.

Obrázek 11.: Židovská synagoga



Pastýřská stěna

Proti zámecké skále se na levém břehu Labe zvedá pískovcový masiv (150m nad hladinou Labe) Pastýřské stěny z roku 1905 se svéráznou stavbou vyhlídkové restaurace, s nádherným pohledem na řeku a město, lesoparkem a zoologickou zahradou. Začíná zde několik turistických cest.

Obrázek 12.: Pastýřská stěna



- **Hřensko**

Obec situovaná v hlubokém údolí říčky Kamenice při jejím vyústění do Labe. Počátky osídlení jsou spojeny s těžbou dřeva, jeho plavením a stavbou vorů. Obec je výchozím bodem mnoha turistických tras do Českého Švýcarska, je zde hraniční přechod a přívoz na německou stranu řeky s návazností na další výletní trasy. Hřensko leží na styku CHKO Labské pískovce a NP České Švýcarsko a zcela se soustřeďuje na cestovní ruch. V roce 2002 postihly celé Hřensko ničivé záplavy a z jejich následků se dlouho vzpamatovalo. Rekreační charakter oblasti dokresluje množství restaurací, hotelů a kaváren.

Obrázek 13.: Hřensko, Pravčická brána, Tichá a Divoká soutěska



- **Jílové**

Rozkládá se v údolí Jílovského potoka nedaleko Děčína. Je obklopeno Labskými pískovci a Českým středohořím. Turisté zde najdou několik pěkných staveb, mezi které patří zcela jistě jílovský zámek, který je obklopen parkem v romantickém stylu. Jílové leží pod Děčínským Sněžníkem.

Obrázek 14.: Děčínský Sněžník



- **Česká Kamenice**

Město bylo založeno ve 2. polovině 13. století na křižovatce obchodních cest pod hradem, stojícím na kamenném vrchu. Jméno je odvozeno od říčky Kamenice. Historické jádro vzniklo jako opevněné městečko a dnes je památkovou zónou. Z původních staveb se zachovala jen jižní Zámecká brána. Nejcennější památkou je kostel sv. Jakuba Většího na Jakubském náměstí v sousedství zámku, pocházející ze 16. století, kde na zdejší varhany hrával mladý Antonín Dvořák.

- **Jílové**

Rozkládá se v údolí Jílovského potoka nedaleko Děčína. Je obklopeno Labskými pískovci a Českým středohořím. Turisté zde najdou několik pěkných staveb, mezi které patří zcela jistě jílovský zámek, který je obklopen parkem v romantickém stylu. Jílové leží pod Děčínským Sněžníkem.

Obrázek 14.: Děčínský Sněžník



- **Česká Kamenice**

Město bylo založeno ve 2. polovině 13.století na křižovatce obchodních cest pod hradem, stojícím na kamenném vrchu. Jméno je odvozeno od říčky Kamenice. Historické jádro vzniklo jako opevněné městečko a dnes je památkovou zónou. Z původních staveb se zachovala jen jižní Zámecká brána. Nejceněnější památkou je kostel sv. Jakuba Většího na Jakubském náměstí v sousedství zámku, pocházející ze 16. století, kde na zdejší varhany hrával mladý Antonín Dvořák.

- **Jiřetín pod Jedlovou**

Hornické městečko založil roku 1554 majitel tolštejnského panství Jiří ze Olejnic. Těžila se zde měď, olovo, cín a stříbro. Původní dřevěné stavby jsou svým provedením typické pouze pro tuto část Lužických hor. Jiřetín je výchozím místem výletů na Tojštejn, Jedlovou horu, prochází tudy několik turistických a cyklistických tras. Najdeme sportovní zde areál, koupaliště, lyžařské vleky a běžecké trasy.

Obrázek 15.: Rozhledna na Jedlové



- **Krásná Lípa**

Město Krásná Lípa se nachází v nejsevernější části České republiky, ve Šluknovském výběžku. Leží na rozhraní Národního parku České Švýcarsko, CHKO Lužické hory a CHKO Labské pískovce.

Město je sídlem Správy Národního parku České Švýcarsko.

Krásná Lípa je poprvé jako farní ves na tolštejnském panství doložena roku 1361 a dlouhou dobu zřejmě byla jediným sídlištěm v celém okolí. Ještě v polovině 16. století patřila Krásná Lípa k tolštejnskému panství, ale 7. března 1573 ji Kryštof ze Šlejnic prodal bratřím Abrahamovi a Jindřichovi z Vartenberka, kteří ji připojili ke kamenickému panství. Roku 1766 byl v Krásné Lípě založen cech punčochářů, později tu vznikala bělidla a další

řemeslnické dílny, které se staly základem průmyslového rozvoje městečka. Díky tomu byla Krásná Lípa už v prvních desetiletích 19. století významným střediskem textilní výroby a obchodu. Rozvoji města napomohlo také vybudování železnice v roce 1869 a rok později, 5. ledna 1870 se Krásná Lípa stala městem. Ve městě jsou četné dřevěné zděné barokní a klasicistní domy se zdobenými portály z 1. poloviny 19. století a pozdější novorenesanční městské stavby z konce 19. století. Řada zdejších domů a usedlostí je památkově chráněna.

Roku 1882 byl v Krásné Lípě založen Horský spolek pro nejsevernější Čechy, který významně přispěl k rozvoji turistiky a zpřístupnění celé oblasti. (41)

5. 1. 2. 1 Sportovní zařízení a rekreace v rámci regionu

Děčínsko poskytuje díky své rozmanitosti ideální podmínky k rekreaci i ke sportovním využitím, k pěší i cykloturistice.

➤ Sportovní zařízení:

- Komplex krytého bazénu a venkovního koupaliště(s termální vodou) na Starém městě
- Koupaliště Nebočady (Motel Formule 1) s minigolfovým hřištěm
- Zimní stadion na Starém městě
- Sportovní hala v centru Děčína I
- Lehkoatletický stadion s umělým povrchem (plánuje se výstavba volejbalového a nohejbalového hřiště) v Děčíně 4
- Travnaté fotbalové hřiště (část investice pokryla dotace ministerstva školství)
- Sportovní centrum Duna v Děčíně 4 – bowling, squash, Hotel Bowling Club v Křešicích
- Víceúčelová sportovní hala v Děčíně 4
- Střelnice (krytá, sportovní) v Děčíně 1
- Sport club Dynamic na Starém městě
- Adrenalin park v Jánské

- RGM Jezdecký klub Děčín – Libverda
- Jízdárna Všemily – jezdecká škola pro děti i dospělé
- Parkur klub Děčín Ludvíkovice

Kromě hotelů, penzionů a motorestů nabízí návštěvníkům Děčínska služby také několik autokempů. Vyhledávaným byl autokemp v Děčíně - areál koupaliště Pod zámek, který byl v roce 2002 zcela zničen i s koupalištěm při povodních a dosud nebyl opraven a zprovozněn. Další vyhledávané kempy se nachází v turisticky atraktivním prostředí Českého Švýcarska na Mezní Louce, ve Vysoké Lípě, v Srbské Kamenici, ve Staré Olešce. Tábořiště se nacházejí v blízkosti rybníků či koupališť

➤ **Horolezectví**

Labské pískovce se skalními stěnami a bloky, s bizarními pilíři, jehlami, věžemi, jeskyněmi a branami nejsou srovnatelné s žádným jiným pískovcovým městem v České republice. Oblast Labských pískovců nabízí na devadesát věží různých stupňů obtížnosti. Nejznámější jsou skály v okolí Dolního a Prostředního Žlebu, útvary ve třech soutěskách Kamenice a v prostoru mezi říčkou a státní hranicí, dále v Jetřichovických stěnách a i přímo na území města Děčína v okolí Bělé. Podmínky horolezectví jsou upraveny režimem NP. V Chříbské je také vybudována umělá horolezecká stěna.

➤ **Lyžování**

Lyžařská turistika a lyžování se soustřeďuje jednak v okolí Maxiček (nad Děčínem) a Děčínského Sněžníku, kde lze navázat na Krušnohorskou hřebenovou trasu, ale hlavně v Lužických horách v okolí Jedlové, kde jsou nejlepší lyžařské podmínky Děčínska. V Jiřetíně pod Jedlovou najdeme 2 lyžařské vleky na Jedlové a běžecký areál. Běžecké i sjezdové tratě najdeme i v České Kamenici, Vlčí Hoře u Krásné Lípy, v Horním Podluží u Rumburka atd.

5. 1. 3 Ekonomické předpoklady

Celkový počet obyvatel města rostl až do roku 1991, kdy dosáhl maxima. Od roku 1992 dochází, stejně jako ve většině měst ČR této velikosti, k poklesu počtu obyvatel. V populaci města dochází k postupnému stárnutí, výrazné je snižování podílu dětí. V souvislosti se vzdělaností obyvatel lze předpokládat, v současné době, že podíly osob s vyšším vzděláním jsou vyšší, ale ve srovnání s průměrem ČR za posledních deset let se stav výrazně nezlepšil. Dochází k odlivu mladých, kvalifikovaných osob a vzdělanostní struktura je stále poněkud horší, než je běžné v ČR.

Nepříznivý trend vývoje ekonomiky v ČR se projevil na vývoji zaměstnanosti v regionu. V mnoha podnicích docházelo k organizačním změnám, ale ve většině případů došlo k rozpadu velkých státních podniků na menší útvary a tím k propouštění zaměstnanců. Snižuje se počet obyvatel zaměstnaných v primární sféře a naopak se zvyšuje podíl v terciární sféře v oblasti veřejných služeb. Vznikaly nové, menší podnikatelské subjekty. Míra nezaměstnanosti v Děčíně je ve srovnání s ČR na vyšší úrovni, avšak ve srovnání s okresem a krajem je nižší. Prudký nárůst nezaměstnanosti v roce 1999 může mít nepříznivé důsledky nejen na celkovou životní úroveň obyvatel, ale i na rozvoj ekonomiky v dané oblasti. Stále více lidí začalo dojíždět za prací do větších měst, zejména do nedalekého Ústí nad Labem, ale také do Prahy. Děčínský okres má nižší průměrnou mzdu, než celý severočeský kraj a nižší průměrné mzdy, než je celorepublikový průměr. Nejvíce lidí na Děčínsku je zaměstnáno v průmyslu. Dalším významným odvětvím je školství, zdravotnictví, doprava a spoje.

V souvislosti se vzděláváním je v Děčíně síť středních škol tvořená 1 gymnáziem, 1 střední zdravotní školou, středními odbornými učitelišti, 6 středními odbornými školami a 1 vyšší odbornou školou a Děčín je jako jediné město v ČR sídlem plavebního učiliště. Od roku 1995 je zde otevřeno detašované pracoviště ČVUT Praha – Fakulta dopravní, fakulta jaderna a fyzikálně inženýrská.

5. 1. 4 Dopravní infrastruktura

Doprava ve městě je zajištěna autobusy a je provozována Dopravním podnikem Děčín, a.s.. DP také zajišťuje obsluhu příměstských oblastí nízkokapacitními autobusy.

Okres Děčín má vzhledem ke své výhodné poloze dobré komunikační podmínky. Obce a města okresu jsou propojena hustou sítí silnic. Hlavní osu silniční dopravy představuje silnice I. třídy (I/13) spojující Podkrušnohoří (z Karlových Varů, přes Chomutov, Most a Teplice) s Podještědím (Liberec), která v Děčíně přechází po novém mostě. Její význam spočívá především v tranzitní dopravě. Tranzitní doprava zajišťuje spojení mezi Českou republikou a Německem s vazbou na severské státy Evropy. Na tento systém navazuje tzv. Královská silnice z Lužice přes státní hranici na Lobendavu – Rumburk – Nový Bor do České Lípy.

Město Děčín je železničním uzlem – křižovatkou mezi směrem sever – jih a severovýchod – jihozápad – celostátního významu se stanicí mezinárodního charakteru Praha – Děčín – Drážďany – Hamburk (č.815), která je též přechodovou stanicí mezi ČR a Německem. Význam této dopravní trasy je zvýrazněn skutečností, že je součástí prvního železničního koridoru Děčín – Břeclav. V současné době probíhá modernizace tohoto koridoru. Úsek Děčín – státní hranice SRN je dlouhý cca 10km a byl zrekonstruován v letech 1996 – 1998. Nasazení vysokorychlostních souprav umožní výrazné zkrácení jízdní doby u vlaků vyšší kategorie (EC). Trasa hraje důležitou roli v železniční přepravě kontejnerů.

Další významné tratě jsou Praha Ústí nad Labem (č. 090) a Ústí nad Labem – Dolní Žleb (č. 098).

Významným dopravním prvkem jsou v Děčíně železniční stanice Děčín hlavní nádraží – má 4 propojené obvody – osobní nádraží, staniční střed, nákladní nádraží a západní nádraží a Děčín východ – má 3 obvody – horní nádraží, dolní nádraží a přechodné nádraží.

Děčín je říčním přístavem, leží na Labské vodní cestě, která jej spojuje se střední a severní částí Německa, státy Beneluxu a Francií. V přístavu jsou poskytovány komplexní služby v logistickém řetězci (překlad a skladování zboží, pakování kontejnerů, celní a spediční služby, pronájem prostor a ploch). Vlečky přístavů jsou napojeny na hlavní železniční koridor Drážďany – Praha – Vídeň a na železniční síť Děčín – Ústí nad Labem – Cheb.

V trendech je patrný růst významu silniční dopravy a pokles přeprav po železnici. Lodní doprava stagnuje, ale její význam se ukázal v letech 1997/1998, kdy vlivem hospodářských potíží české ekonomiky, kdy všechny dopravní obory při dovozu a vývozu výrazně ztratily výkony až na lodní dopravu. Je zjevné, že zlepšení plavebních podmínek by tento trend výrazně posílilo. V roce 1996 schválila vláda účast státního rozpočtu na financování programu podpory vodní dopravy v ČR v letech 1997 – 2005. Zlepšení plavebních podmínek je nutné pro rozvoj vodní dopravy, která je součástí dopravní infrastruktury ČR a návaznosti na vhodné plavební parametry německého úseku. Český úsek Labe od

Střekova po státní hranici je v současné době značně nespolehlivý z hlediska plavby, neboť řeka často vysychá na poměrně dlouhou dobu a nákladní lodě jsou tak nuceny čekat na vyšší hladinu. Německý úsek Labe je již od roku 1993 postupně upravován regulační metodou pro zajištění ponoru plavidel 140cm po dobu 345 dnů v průměrně vodném roce. Ne české straně Labe by mělo dojít k výstavbě nových vodních děl u Prostředního Žlebu a Malého Března, s ohledem na přírodu, které by garantovaly stanovené parametry pro zlepšení plavebních podmínek. Tato stavba se však setkala s velkým odporem organizací zabývajících se životního prostředí, ale i veřejnosti. V současné době se stále o tuto výstavbu vedou spory.

Osobní lodní doprava

Od roku 1994 roste počet a frekvence osobních lodí na trase. Dříve se zde přepravovali hlavně čeští turisté, až desítky tisíc ročně. Po roce 1989 začali převažovat zahraniční, především němečtí turisté. Pravidelnou linkou Bad Schandau – Děčín, na které plují tři plavidla německých společností do města přivezou cca 8 – 10000 turistů ročně, při 200 přistání v Děčíně.

Trasu Hřensko – Děčín využívají z 20% turisté ze zahraničí.

V současné době se počítá se zřízením přístavních můstků pro osobní lodě v Děčíně a Dolním Žlebu. Snahou je vytvořit veřejný osobní přístav, který by mohl složit i jiným subjektům a rozšířil tak možnosti přistávání osobních lodí a vytvořit tak základnu pro osobní lodní dopravu s komplexním vybavením.

Hraniční přechody na Děčínsku

➤ *Silniční přechody*

Varnsdorf – Seifhennensdorf (P,C,M,OA,B)

Rumburk – Seifhennensdorf (P,C,M,OA)

Jiříkov – Neugersdorf (P,N)

Dolní Poustevna – Sebnitz (P,C,M,OA)

Hřensko – Schmilka (P,C,M,OA,B)

Tyto přechody jsou otevřeny nepřetržitě

➤ *Železniční přechody*

Děčín – Bad Schandau (ŽOS, ŽN)

Rumburk – Ebersbach (ŽOS, ŽN)

➤ *Říční přechod*

Hřensko – Schöna (ŘOS, ŘN)

Provozované turistické stezky:

U většiny těchto turistických stezek je otevírací doba:

1.4. – 30.9. – 6-22 hod.

1.10. – 31.3. – 8 – 18 hod.

Šluknov (Rožany) – Sohland (P,C)

Jiříkov – Ebersbach (P,C,V)

Jílové-Sněžník – Rosenthal (P,C,V)

Mikulášovice (Tanečnice) – Sebnitz (P)

Lobendava (Severní) – Steingtwölmsdorf (P,C)

Nově dohodnuté turistické přeshraniční stezky:

Mikulášovice (Tomášov) – Sebnitz (Hrtigswalde) (P,L)

Lobendava – Langburkersdorf (P,C)

Dolní Podluží – Waltersdorf (Herrenwalde) (P,C,L,V)

Zadní Doubice – Hinterhermsdorf (P)

Mikulášovice – Hinterhermsdorf (P,C,L)

Hřensko – Schöna (P,C,V-přívóz)

Lipová – Sohland (P,C,V)

Dolní Žleb – Elbradweg (Schöna)

Vysvětlivky:

P-pěší; C-cyklisté; M-motocykly; OA-osobní automobily; B-autobusy; N-nákladní doprava; ŽOS-osobní doprava na železnici; ŽN-nákladní doprava na železnici; ŘOS-osobní doprava na řece; ŘN-nákladní doprava na řece; V-vozíčkáři; L-lyžaři

5. 1. 5 Životní prostředí

Město Děčín se rozprostírá v široké kotlině na obou březích řeky Labe, zástavba kopíruje zářezy údolí. Jeho poloha je určitým limitujícím faktorem, který má vliv na rozvoj města a ovlivňuje do jisté míry i kvalitu životního prostředí.

Od poloviny 90. let lze pozorovat určité zlepšení v oblasti znečištění ovzduší. Dochází k odstraňování lokálních topenišť na uhlí a k přechodu na plynofikaci, i když v současné době se některé domácnosti, v souvislosti se zdražováním energií vrací k tuhým palivům. Díky mírně vzrůstající tendenci u oxidů dusíku je Děčín řazen k oblastem se silně znečištěným ovzduším. Největším znečišťovatelem ovzduší je v současné době automobilová doprava, většina aut stále projíždí středem města, neexistuje komunikační obchvat města a auta nesplňují imisní limity. Velké i malé zdroje znečišťování jsou ekologizovány díky přechodu na plynofikaci.

5. 2 Analýza SWOT Děčína

Vnitřní analýza

Na silné a slabé stránky pohlížela pracovní skupina z hlediska jejich významu podle následujících bodů:

- Podmínky pro podnikání
- Doprava a technická infrastruktura
- Kvalita života
- Turistický průmysl

Vnější analýza

Vnitřní analýza je tvořena příležitostmi a hrozbami, představující vnější podmínky a změny, které ovlivňují, nebo mohou ovlivňovat vývoj ve městě. Bylo postupováno podle následujících bodů:

- Legislativní změny
- Ekonomické změny
- Sociální a politické změny
- Demografické změny
- Technologické změny

Vnitřní analýza

➤ Podmínky pro podnikání

Silné stránky:

- Poloha na hranici se Saskem
- Řeka Labe využívaná k dopravě
- Velmi dobré napojení po Labi a po železnici
- Průmyslový potenciál
- Průmyslová tradice
- Diversifikovaná průmyslová základna
- Dostatek ploch (a však obtížně přístupných či nepřístupných)
- Vyšší podíl zahraničních investorů, i ve starých firmách
- Dostatečné kapacity středních škol
- Vyšší školství ve městě – ČVUT, VOŠ
- Doprava jako významné průmyslové odvětví
- Areály zainvestované technickou infrastrukturou

Slabé stránky:

- Staré průmyslové areály, ekologické zátěže
- Složité majetkoprávní vztahy – nepřístupnost ploch
- Nedostatek kvalifikované pracovní síly – konkurence v Sasku
- Odliv vzdělaných mladých lidí z města
- Špatná dostupnost kapitálu
- Malý rozsah restitucí, malý rozsah majetku v držení podnikatelů
- Slabý sektor MSP – malý růstový potenciál
- Chybí dostatečně silné malé firmy
- Nižší kvalita a rozsah rekvalifikací
- Informační (ne)gramotnost
- Nedostatek rozvojových ploch pro nové velké průmyslové zóny

➤ **Doprava a technická infrastruktura**

Silné stránky:

- Děčín je jeden z největších dopravních uzlů v ČR
- Lodní doprava po Labi a vysoká přepravní kapacita
- Významná železniční stanice a rozřaďovací nádraží
- Poloha na I. železničním koridoru
- Kapacitní rezerva dodávek elektřiny
- Dokončení výstavby ČOV
- Dostatečné zásoby kvalitní pitné vody

Slabé stránky:

- Špatné propojení průmyslových areálů s dopravními uzly
- Vzdálené napojení na dálnici
- Nevyřešená splavnost (zlepšení plavebních podmínek) na dolním toku Labe
- Omezené přepravní kapacity/technologie ČD
- Špatně dostupné hraniční přechody pro nákladní automobilovou dopravu
- Špatný stav kanalizační a vodovodní sítě
- Nízká kvalita silniční sítě ve městě
- Špatná průjezdnost městem (úzká místa, podjezdy)
- Mnohé podniky špatně dostupné či nepřístupné pro kamiony
- Nedostatek a nízká kvalita skladových areálů

➤ Kvalita života

Silné stránky:

- Zlepšené a zlepšující se životní prostředí
- Vysoká úroveň divadla
- Vlastní symfonický orchestr
- Muzeum
- ZOO
- Zámek (ve špatném stavu, probíhají opravy ,užívaný pouze částečně)
- Příprava sportovního areálu

Slabé stránky:

- Malé využití sportovních a kulturních zařízení pro turistiku
- Zanedbaný zámek (po odchodu sovětské armády – stavebně technický stav)
- Chybí fotbalový stadion (dříve zde byl)
- Chybí víceúčelový areál sportovišť
- Chybí víceúčelová sportovní hala
- Nedostatek nebo zanedbaná hřiště pro děti
- Silně nepřizpůsobivé menšiny
- Špatné fungování služeb pro obyvatele (brzká zavírací doba)
- Nedostatek bytů
- Omezená nabídka kvalitních míst na trhu práce (z hlediska struktury míst)
- Odliv vzdělaných mladých lidí
- Nedostatky v jazykové výuce na ZŠ
- Nezodpovědné chování obyvatel ve sféře pořádku a čistoty ve městě
- Nevjasněná zodpovědnost za veřejná prostranství, nedostatečně definovaná veřejná prostranství
- Nízká účinnost zodpovědných institucí a organizací v oblasti úklidu města a udržování pořádku na veřejných prostranstvích

➤ Turistický průmysl

Silné stránky:

- Plánuje se páteřní cyklostezka
- Existují místní (okresní) cyklostezky
- Tradice cestovního ruchu
- Poloha na hranici Saska, blízkost Drážďan
- Přírodní krásy – Labské pískovce, České středohoří, Lužické hory, NP České Švýcarsko
- Lodní turistika – místní, ale i ze Saska
- „návrat“ turistů do území (obnova tradice)
- Velmi dobrá prezentace města turistům ve srovnání s průměrem ČR

Slabé stránky:

- Nedostatek turistické infrastruktury
- Nízká kvalita turistické infrastruktury
- Nízká kvalita základních turistických služeb
- Nedostatek doplňkových turistických služeb
- Nepřipravenost/nedostatek pobytové turistiky
- Převaha krátkodobých – jednodenních a víkendových pobytů
- Převaha turistů „batůžkářů“ a málo utrácějících
- Malé využití místního sportovního a kulturního potenciálu/zařízení pro účely turistiky
- Nepřitažlivé a zanedbané „vstupní brány“ do Děčína a jeho turistické oblasti (včetně Hřenska a dalších)
- Málo kvalitní informační centrum pro turisty
- Žádná spolupráce se soukromou sférou v oblasti turistiky
- Pasivita poskytovatelů turistických služeb, jejich neochota ke vzájemné spolupráci
- Zhoršená dostupnost a špatné propojení turistických zajímavostí veřejnou dopravou

Vnější analýza

➤ Legislativní změny

Příležitosti:

- Proexportní politika státu zvýší uplatnění firem z Děčína na Evropských trzích
- Projekty EU – Phare, ISPA, SAPARD – umožní řešit lokální problémy
- Změny ve financování obcí přinesou městu krátkodobý užitek zvýšením jeho příjmů
- Otevírání hranic - usnadnění napojení Děčína do zahraničí
- Urychlení konkurzů zlepší dostupnost pozemků a usnadní rozvoj místních firem i usídlování nových

Ohrožení:

- Zavedení ekologických norem EU krátkodobě zvýší náklady místních firem
- Vznik vyšších územně správních celků (VÚSC) může snížit význam města v regionu
- Vznik VÚSC může přinést růst byrokracie a centralizaci na krajské úrovni
- Změny ve financování obcí mohou snížit zájem města o ekonomickou úroveň místního podnikatelského sektoru
- Otevření hranic bude představovat růst konkurence pro místní firmy z hlediska jejich působení na trhu

➤ Ekonomické změny

Příležitosti:

- Zlepšení přístupu ke kapitálu pro malé a střední podniky
- Snižování hodnoty korunylepší exportní výkony místních firem
- Růst lokální konkurence (národní)lepší efektivitu místních menších firem
- Zánik image ČR jako země s levnou pracovní silou zvýší zájem investorů z oblastí z oblastí vyspělejších technologií
- Zvýšený zájem investorů o ČR v předvstupním období zlepšil i šance Děčína na trhu investic
- Tlak na růst kvality subdodávek pro velké firmy dlouhodobělepší kvalitu firem v Děčíně
- Růst cen ropy může vylepšit postavení říční a železniční dopravy, které v Děčíně dominují

Ohrožení:

- Nedostatek a vysoká cena kapitálu v tuzemské ekonomice
- Růst ceny pracovní síly může přimět některé zahraniční investory odejít dále na východ
- Stagnace ekonomického růstu v SRN ohrozí poptávku po zboží vyráběném v Děčíně
- Tlak na růst kvality subdodávek pro velké firmy krátkodobě zhorší postavení menších firem ve městě
- Zhoršení ekonomické situace či pád dosud netransformovaných firem v Děčíně zhorší situaci na trhu práce
- Zhoršení dostupnosti pracovní síly v souvislosti s otevřením hranic s EU

➤ Sociální a politické změny

Příležitosti:

- Změna systému vzdělávání může zlepšit podmínky pro vstup do vzdělávání
- Změna systému vzdělávání rozšíří příležitosti pro praktické vzdělávání
- Dokončení transformace a privatizace podniků dlouhodobě povede ke zvýšení konkurenceschopnosti ekonomiky města
- Přizpůsobení životního stylu v ČR zvyklostem v západní Evropě povede k rozšíření příležitosti pro volný čas
- Podpůrná bytová politika státu zlepší dostupnost bytů v Děčíně

Ohrožení:

- Rozhodnutí vlády o omezení možnosti státních firem sponzorovat různé aktivity dle vlastního uvážení může ohrozit mnoho neziskových aktivit v Děčíně
- Růst agresivity nepřizpůsobivých sociálních skupin zhorší image města
- Imigrace nepřizpůsobivých sociálních skupin z okolních měst může zhoršit image města i jeho skutečné problémy na trhu práce a ve vzdělávání
- Odliv mladých a kvalifikovaných lidí do větších měst a do zahraničí zhorší sociální skladbu obyvatel v Děčíně
- Měkký a nemotivující sociální systém způsobí další zhoršování situace na trhu práce

➤ Technologické změny

Příležitosti:

- Trend zavádění nových technologií zlepší konkurenceschopnost místních průmyslových podniků
- Implementace rozvojových programů na národní i regionální úrovni zlepší flexibilitu a usnadní přístup zejména středních a menších podniků k inovacím
- Růst zájmu zahraničních firem o umístování vývojových a výzkumných zařízení v ČR
- Růst významu říční plavby v evropském kontextu může zvýšit význam města

Ohrožení:

- Trend snižování zaměstnanosti v primárním a sekundárním sektoru v ČR může zhoršit význam Děčína jako průmyslového města
- Rozvoj informačních technologií může snižovat význam výhodné polohy města
- Nové technologie zhorší možnost zaměstnávat méně kvalifikované pracovní síly

➤ Demografické změny

Příležitosti:

- Změna migračních trendů posílí význam města pro bydlení a zvýší podíl „mladší a kvalitnější“ populace
- Růst nároků na zdravé a klidné bydlení v hezkém prostředí zvýší atraktivitu Děčína
- Nástup silnějších populačních ročníků z konce 70. let může rozšířit nabídku pracovních sil

Ohrožení:

- Stárnutí populace, zvýšení podílu obyvatel v neproduktivním věku
- Zmenšování průměrné velikosti rodiny
- Růst počtu jednočlenných domácností
- Vyčlenění etnických menšin ze společnosti (39)

Děčínsko je jistě atraktivním turistickým cílem jak pro české, tak i zahraniční turisty, ale má i svá negativa.

V regionu chybí turistická infrastruktura, stále chybí doplňkové turistické služby, kvalitní informační centrum pro turisty. Turistické zajímavosti jsou špatně dostupné veřejnou dopravou. Město je špatně průjezdné a příjezdy do Děčína a jeho turistické oblasti nejsou zrovna v nejlepším stavu.

Na počátku 90. let přijížděli do regionu převážně němečtí turisté, kteří byly ochotní utracet u nás peníze, ale tím docházelo ke značnému nárůstu cen, což bylo nevýhodou pro místní obyvatele. I v současné době je Děčín jedním z nejdražších měst.

Nejen město, ale i celý region se potýká s velmi velkou nezaměstnaností, způsobenou rozpadem velkých továren, které dříve zaměstnávaly většinu lidí. Je zde omezená nabídka kvalitních pracovních míst na trhu práce. Mladí lidé se snaží práci hledat v jiných městech a tím pádem dochází k odlivu a převahu zde mají starší lidé a mění se i sociální skladba

obyvatel. Samotný Děčín se potýká s velkým množstvím nepříznivých občanů, především Romů, což na image města nepřidá.

Město má ale spoustu příležitostí ke zlepšení stávající situace. Děčín je jedním největších dopravních uzlů v České republice, má významnou polohu na I. železničním koridoru, velký význam má doprava říční a pokud bude vyřešená splavnost dolního toku Labe, může to znamenat krok ku předu v dopravní obslužnosti města. Ke zlepšení přístupu do regionu by také měla přispět stavba dálnice D8, která vede, zatím, z Prahy, do Lovosic a měla by pokračovat přes České středohoří až do Drážďan. Z Děčína by měl být postaven přivaděč, který se v nedalekém Libouchci napojí právě na dálnici.

Výhodou pro cestovní ruch regionu je, že má blízko k hranicím s Německem, velká tradice cestovního ruchu v regionu díky jeho přírodním krásám – CHKO Labské pískovce, NP České Švýcarsko atd., ale tato výhoda není zcela využívána. Cestovnímu ruchu jistě pomůže i stále se zlepšující kvalita ovzduší, která bývala v minulosti velkým problémem.

5. 3 Vztah Děčína k programům regionálního rozvoje

Finanční prostředky nezbytné k dalšímu ekonomickému a sociální rozvoji města i celého regionu, je v současné době možno získat z řady programů a projektů. Jednou z podmínek pro přípravu a implementaci takových programů je existence některých institucí v regionu.

5. 3. 1 ARR Euroregionu Labe, o.p.s.

Společnost byla založena roku 1998 z iniciativy Euroregionu Labe, zástupců okresních hospodářských komor a úřadů práce okresů Děčín, Teplice, Ústí nad Labem, Univerzity J.E. Purkyně a Komunitní nadace Ústí nad Labem.

Regionální rozvojová společnost Euroregionu Labe je společností, která byla založena za účelem poskytování těchto obecně prospěšných služeb:

- Podpora rozvoje území okresů Litoměřice a Ústí nad Labem a příslušných částí okresů Děčín a Teplice

- Rozvoj přeshraniční spolupráce v rámci mezinárodního sdružení Euroregionu Elbe/Labe, založené na společném strategickém plánování a efektivním využívání prostředků určených programy Evropské Unie k rozvoji přeshraniční spolupráce a dalších prostředků z veřejných zdrojů určených na podporu regionálního rozvoje
- Spolupráce na formulování a realizaci regionální politiky vlády ČR a na procesech připojování ČR k Evropské Unii, odborná účast na zpracování koncepčních dokumentů v oblasti regionálního rozvoje
- Mobilizace ekonomických a lidských zdrojů na území okresů Euroregionu Labe a prosazování zájmů subjektů působících na území těchto okresů na úrovni vyšších územně správních celků (VÚSC), NUTS II a podobně

V letech 2000- 2001 bylo střednědobým cílem ARR Euroregionu Labe, o.p.s.

- Administrovat fond malých projektů pro území Euroregionu Labe v rámci programu Phare CBC

A dále pak:

- Zahájení procesu strategického plánování v Euroregionu Labe
- Koordinace získávání finančních prostředků pro potřeby okresů Euroregionu Labe

ARR Euroregionu Labe bude postupně usilovat o získání administrace dalších tuzemských a především zahraničních programů. (38)

VI. NAVRŽENÉ PROGRAMY PĚŠÍ TURISTIKY A CYKLOTURISTIKY NA DĚČÍNSKU

6. Cykloturistika na Děčínsku

6. 1 Pěší Turistika a cyklistika

Síť jednačtyřiceti značených turistických stezek v okrese, které bezprostředně navazují na komunikace, umožňuje poznat krajinné a přírodní partie s nespočetnými vyhlídkami, vyhlídkovými restauracemi a pozoruhodnými rozhlednami, mezi které patří kamenná věž na Děčínském Sněžníku z roku 1864, rozhledna na Jedlové (1891), osmiboká věž na Tanečnici u Mikulášovi (1905), dále pak rozhledny na Vlčí Hoře u Krásné Lípy, na Chlumu nad Děčínem, na Studeném (technická památka), mezi Českou Kamenicí a Chřibskou.

Vzhledem k dostatečnému množství málo frekventovaných a uzavřených silniček, pro motorová vozidla, je většina území vhodná také pro cykloturistiku. Pro potřeby cyklistických sportů je upraveno několik cyklotrialových a bicrosových drah. (38)

Obliba cyklistiky jako součástí aktivního odpočinku, ať po práci, škole, o víkendech či dovolených, v jakékoli roční době neuvěřitelně stoupá a už neslouží pouze jako dopravní prostředek do práce či školy. Během rekreace chce cyklista většinou navštívit klidná místa v přírodě, nebo známé kulturní a historické památky, tedy nehledá nejkratší cesty, ale trasy bez přítomnosti motorových vozidel i za cenu delšího vedení v krásné přírodě.

6. 2 Programy pro cyklisty

V této části mé diplomové práce bych ráda uvedla zajímavé turistické a cykloturistické výlety v okolí Děčína, v oblasti CHKO Labské pískovce a Národního parku České Švýcarsko. Jelikož oblast leží na hranicích se Spolkovou republikou Německo, spousta tras nás zavede právě tam a pak se zase vrací zpět na území České republiky. Některé trasy jsou náročné, jiné trochu oddechové a všechny nabízí výlet po krásné krajině Labských pískovců a údolím řeky Labe.

Při putování touto krajinou bude výchozím bodem město Děčín. Rozhodla jsem pro popis jednotlivých tras, které na sebe nenavazují a téměř vždy se jedná o jednodenní výlet, různou náročností. Samozřejmě si lze sestavit itinerář na několikadenní putování krajem, s návazností jednotlivých tras a možnostmi ubytování a stravování v ubytovnách a penzionech v okolí jednotlivých stezek.

Většina cyklovýletů je zakreslená v mapě KČT 1: 50 000, Českosaské Švýcarsko a Lužické hory; můžeme také využít nový CYKLOATLAS ČESKO 1 : 100 000, s přílohou 99 tipů na cykloturistické výlety.

6. 2. 1 Na Děčínský Sněžník a údolím Labe

Trasa: Děčín Tyršův most – obec Sněžník – rozhledna Děčínský Sněžník (Obrázek: příloha č.11) – Maxičky – Dolní Žleb – Děčín Tyršův most.

Délka trasy 49 km, trasa pro velmi zdatné cyklisty (stupeň náročnosti 3)

Mapa příloha č. 1

Tento výlet nás zavede napříč Děčínskou vrchovinou na unikátní stolovou horu s dalekým panoramatickým výhledem a pak do hlubokého údolí, skalami lemovaného kaňonu Labe.

Ráno vyrážíme z Děčína od Tyršova mostu a hned na začátku nás čeká ostré stoupání po silničce ve směru „**Pastýřská stěna**“ (270m) (skalní vyhlídka nad Tyršovým mostem, naproti Děčínskému zámku, která byla postavena jako napodobenina hradu) a „Červený vrch“. Asi po 500m se stoupání zmírňuje a my se držíme silnice, která vede vlevo podél lesa. Když vjíždíme do obydlené části a začínáme klesat, odbočíme vpravo na červenou značku, která teče silnici. Potom následuje ostrý sjezd k malému rybníčku a opět krátké, ale velmi ostré stoupání. Celý tento úsek je dlouhý zhruba 2 km. Teď pojedeme asi do 8 km dlouhého, táhlého kopce až dojedeme do obce „Sněžník“. První 3 km tohoto úseku jedeme ještě po červené značce, která vede nejprve po lesní pěšině cca 1,5 km a pak dále po silnici, která vede do obce Sněžník. Červená značka odbočuje po 3 km vpravo mimo náš směr jízdy a my pojedeme stále rovně.

Z obce Sněžník (588m) mírně sjíždíme kolem hotelu Sněžník k Hraniční boudě, kde na rozcestníku odbočíme vpravo směr „Pod Děčínským Sněžníkem“ 1 km, „Děčínský Sněžník – rozhledna“ 2km. První kilometr lehce stoupáme po silnici a v závěru vyjedeme do prudkého kopce kolem skalisek na okraj stolové hory. Po levé straně míjíme pěšinku k „Drážďanské vyhlídce“, odkud je při jasném počasí, opravdu, vidět až do Drážďan. Druhý kilometr jedeme po vrcholu hory, téměř po rovině, lehce zvlněným terénem směrem k rozhledně s restaurací, kde si dáme krátkou přestávku. **Děčínský Sněžník** (723m) je pískovcová stolová hora a z rozhledny, která je vysoká 30m je nádherný výhled na České a Saské Švýcarsko, Lužické hory, České středohoří a Krušné hory. Kdysi zde bývala i deska s popisky, kde co můžeme vidět, ale někdo ji ukradl.

Abychom mohli pokračovat v našem výletu, musíme sjet dolů stejnou cestou a u rozcestí „Sněžník – Hraniční bouda“ odbočíme vpravo a jedeme dolů, po silnici kolem hotelu Švýcarský dům, ven z obce. U zastávky autobusu, nedaleko česko – německého hraničního

přechodu „**Soví brána**“ zatočíme prudce doprava, současně s *cyklotrasou č. 23* směr „Děčín“ – 11km a pokračujeme po ní. Jedeme mírně z kopečka, nebo po rovině, míjíme odbočku k hotelu Kristin Hrádek, což býval lovecký zámek, dnes je zde restaurace, především pro německé turisty, dále míjíme odbočku k Vlčímu jezírku, kde se můžeme i vykoupat, pokud je zde dostatek vody. Pokračujeme stále po silnici až dojedeme na křižovatku a na ní odbočíme směr „**Maxičky**“. Za touto křižovatkou je přírodní koupaliště s hotelem. Ve vesničce Maxičky odbočíme k rozcestníku „Maxičky – bus“ a vydáme se po žluté směrem na „Dolní Žleb“ – 7,5 km. Ze začátku nás čeká stoupání asi 1,5 km z Maxiček do Podmokelského lesa, pak naše cesta začíná klesat k Dolnožlebskému potoku. Dojedeme k malému jezírku s dřevěným odpočívadlem a rozcestím, kde odbočíme vpravo na kamennou lesní pěšinu. Údolí Dolnožlebského potoka se mění v hluboký skalnatý kaňon, kam ani slunce nepronikne a cesta po které sjíždíme dolů je z velkým pískovcových kamenů, jsou neustále mokré a kloužou, proto musíme dávat pozor. Při sjezdu do „Dolního Žlebu“ směrem k Labi, vidíme na jeho druhém břehu mohutné, souvislé pískovcové stěny. V Dolním Žlebu podjedeme mezinárodní železniční trať, která vede do Německa a napojíme se na cyklotrasu vedoucí podél Labe z německého Bad Schandau do Děčína. Pokud by někdo nebyl dostatečně unavený po tomto náročném výletu, může se po této cyklotrase, směrem vlevo, vydat až do Bad Schandau, přes hraniční přechod Hřensko (nejnižší místo Čech 115 m) - Schöna. Tato cesta kopíruje koryto řeky Labe a vede téměř po rovině. Pokud se v Dolním Žlebu vydáme směrem vpravo, tedy do Děčína, dorazíme k výchozímu místu našeho výletu, k Tyršovu mostu. V Čertově vodě odbočuje silnice, po které jedeme, vpravo podjede trať, do prudkého kopce do obce Horní Žleb, ale my pokračujeme stále rovně po cyklotrase, která se za Horním Žlebem opět napojí na silnici a dojedeme, k již zmiňovanému, Tyršovu mostu v Děčíně. Celý tento závěrečný úsek jedeme už jen po rovině.

6. 2. 2 Údolím Kamenice do Tolštejnského panství

Trasa: Děčín – Chřibská - Dolní Chřibská – osada Na Potoce - Studený – Lipnice – Kunratice - Česká Kamenice – Kytlice-Mlýny – Jedlová ŽST – hrad Tolštejn – Horní Chřibská – Chřibská – Děčín.

Délka trasy 44 km, pro zdatné cyklisty (stupeň náročnosti 2-3)

Mapa příloha č. 2

Naši výchozím bodem bude obec „Chřibská“, která je od Děčína vzdálená cca 25km. Máme několik možností, jak se do Chřibské dostat. Zřejmě nejpoohodlnější bude přesun autem s koly na střeše, pokud to nejde autem, můžeme zvolit vlak, který převáží kola a do Chřibské je z Děčína celkem dobré spojení a pokud by někomu přišla trasa málo náročná, může vyrazit z Děčína rovnou na kole. Nevýhoda je ta, že se musí jet, většinou, po hlavní, velmi frekventované silnici. Jezdí zde jak osobní, tak i nákladní automobily, protože tato silnice je hlavním tahem na Liberec, Rumburk a Varnsdorf. Pokud by přeci jen někdo chtěl využít jen kolo, je lepší se vydat do Chřibské dne předem a přespát zde.

My vyrážíme ráno autem s koly na střeše. Auto necháme na náměstí a vydáme se po silnici, podél říčky Chřibská Kamenice směrem „Dolní Chřibská“. V Dolní Chřibské můžeme shlédnout ucelený soubor přízemních roubených domů. Z Dolní Chřibské se vydáme směrem vlevo na „Jetřichovice“, ale po chvíli v osadě Na Potoce odbočíme opět vlevo a čeká nás krátké, ale ostré stoupání, které se postupně začíná zmírňovat, až vyjedeme kopec „U křížku“ s nádherným výhledem. Poté sjíždíme prudký kopec dolů, přes vesnici „Studený“ a pokračujeme ve směru „Česká Kamenice“ 5 km. Tato trasa vede vlnitým se terénem, s několika stoupáními, projíždíme vesničky „Lipnice“, „Kunratice“ a „Pekelský Důl“. Cestou z Chřibské do České Kamenice jedeme po hranici CHKO Lužické hory a CHKO Labské pískovce. Když dorazíme do České Kamenice, projíždíme kolem poutní kaple sv. Anny. Pokud si dáme pauzu, můžeme se projít po historickém jádru města - náměstí, s barokní kašnou, radnicí a kostelem sv. Jakuba.

Další část našeho výletu vede po hlavní silnici E 442, ze které ale po chvíli odbočíme vlevo směr „Varnsdorf“ a za chvíli opět odbočíme, tentokrát vpravo, na méně frekventovanou silnici směr „Kytlice“ 7,5 km. Tento úsek cesty je mírně zvlněný, žádný velký kopec a vede údolím, podél říčky Kamenice. Po stranách silnice jsou pískovcové skály, míváme přírodní památku Pustý zámek (skalní vrch).

Když přijíždíme do vesničky „Kytlice – Mlýny“, odbočíme vpravo, směrem „Chřibská“ a „Varnsdorf“ a nejdříve mírně stoupáme údolím Lučního potoka, pak se stoupání v lese přiostruje. Po 4 km vyjedeme u „Křížového Buku“, zde odbočíme vpravo a po červené značce, která kopíruje hlavní hřeben Lužických hor, směr „Jedlová – železniční stanice“ 8,5 km. Cesta vede lesem střídavě stoupáme a klesáme, projedeme kolem rozcestníku „Pod Malou Tisovou“ a „Pod Velkou Tisovou“.

Od rozcestníku „Jedlová – železniční stanice“ stoupáme po sypané cestě 1,5 km k odbočce na „hrad Tolštejn“. Zde se zastavíme, abychom trošku vydechli a doplnili energii. Hrad Tolštejn byl postaven v polovině 13. st. Dnes je zde zřícenina s hradní restaurací a vyhlídkou s nádherným rozhledem. Pokud má někdo sil na rozdávání, může se vydat od hradu na vrchol - **rozhledna Jedlová (774m)** (Obrázek: příloha č.11). Na třetí nejvyšší hoře Lužických hor je 23 m vysoká kamenná rozhledna (vstup byl 10 Kč) z roku 1891. Cestou na Jedlovou odbočíme z Tolštejnské cesty po 200m vpravo a krátce stoupáme, není to nic hrozného, k rozcestí U ranče, kde se napojíme na červenou značku. Odtud prudce stoupáme 1,3 km a posledních 300m je velmi těžkým stupáním, takže někteří svá kola vedou, i já.

Zpátky dolů se vydáváme stejnou cestou až k rozcestníku „Tolštejnská cesta“, zde odbočíme vpravo na žlutou značku směr „Chřibská – železniční stanice“ 4 km. Cesta vede lesem a většinou z kopce, pak se napojíme na silnici a na ní odbočujeme ostře vlevo a za železničním podjezdem jedeme po silnici směr „Horní Chřibská“ a odtud se po rovině vracíme do našeho výchozího bodu, na náměstí v Chřibské.

6. 2. 3 Do Národního parku České Švýcarsko – severní část

Trasa 1: Děčín – Chřibská – Dolní Chřibská – Doubice – Kyjov – bývalá Zadní Doubice – Brtníky – Kyjovské údolí – Doubice - Dolní Chřibská – Chřibská.

Pokud by tento výlet chtěl absolvovat méně zdatný cyklista, může jet menší okruh, který je jakousi podmnožinou okruhu velkého a trasa vede takto:

Trasa 2: Kyjov- Turistický most – Brtníky – Kopec – Zadní Doubice – Turistický most – Kyjov.

Délka trasy 46 km, pro průměrně zdatné cyklisty (stupeň náročnosti 2)

Mapa příloha č. 3

Při tomto výletu poznáváme severní část Národního parku České Švýcarsko.

Naším výchozím bodem je opět obec „Chřibská“ – náměstí. Z náměstí se vydáme po vedlejší silnici směrem „Dolní Chřibská“ a „Jetřichovice“. Na konci „Dolní Chřibské“ přijedeme na křižovatku, na které odbočíme vpravo směrem „Doubice“ 4km. Následující kilometry pojedeme hlavně do kopce. Po prvním ujetém kilometru můžeme odbočit, na rozcestí „U Sloupu“, vpravo na lesní cestu a asi po 350 m dojedeme pod skálu, kde jsou zbytky **Chřibského hrádku**, které si můžeme prohlédnout a trochu si odpočinout před dalším stoupáním. Vrátime se zpět na původní silnici a pokračujeme dál údolím Doubického potoka až do „Doubice“.

Doubici projedeme a stále stoupáme směrem do obce „Kyjov“. Zastavíme se na kopci nad obcí, odpočineme si a prohlédneme si panorama Lužických hor, pokud nám počasí přeje, je odtud nádherný rozhled. Silnice po které jedeme nás zavede do lesa, kde odbočíme vlevo na šterkovou lesáckou cestu, kde vede *cyklotrasa č. 3031* a touto cyklotrasou se dostaneme na území národního parku, kde je všude zákaz jízdy na kole mimo značené trasy. Cyklotrasy také využívají pěší turisté, takže musíme být opatrní, neboť pěší mají přednost před cyklisty.

Cyklotrasa 3031 nás zavede po Staré Doubické cestě až k hranici s Německem a bývalé Zadní Doubici (10 km). Z počátku, asi kilometr, nás čeká prudké stoupání, ale pak už jen klesáme do Zadní Doubice a odtud pokračujeme 3 km po *cyklotrase č. 3032* směrem „**Turistický most**“. Jedeme údolím Třineckého potoka po zpevněné cestě až k zastřešenému odpočívadlu a rozcestí Turistický most. Na rozcestí jedeme dále vlevo po *cyklotrase č. 3033* směrem „Brtníky“ 4 km. Od rozcestí stoupáme po lesní cestě, lemované skálami. Po 3 km vyjíždíme ze skal a přijedeme k silnici, která vede z Krásné Lípy do Brtníků.

Po této silnici, po jednom kilometru, přijedeme do „Brtníků“ a opět se vrátíme na *cyklotrasu č. 3032* směr „Zadní Doubice“ 5,5 km, která nás po modré značce dovede zpět mezi Labské pískovce. Projíždíme údolím Brtnického potoka, které je otevřené, lemováno loukami a nádhernými roubenými chaloupkami. Za osadou „Kopec“ se ale opět vracíme mezi skály a klesáme až k soutoku Brtnice s Křinicí a odtud se vydáváme opět po *cyklotrase č. 3032* 2 km k „Turistickému mostu“ a pak pokračujeme 3,5 km po rovině do Kyjovského údolí. V údolí se zcela jistě zastavíme, odpočineme a nabere síly na dokončení výletu. „**Kyjovské údolí**“, svým romantickým vzhledem, přitahovalo pozornost turistů již od 19. století. Z údolí přejedeme do obce „Kyjov“, kde pokud nám štěstí přeje a je horký letní den, můžeme se osvěžit koupelí v přehradě.

Po odpočinku a koupeli se vydáme nejprve 3 km po silnici a *cyklotrase č. 3039*, kde se střídá stoupání s klesáním až do „Doubice“, odkud se vracíme zpět 4 km po stejné cestě údolím Doubického potoka do „Dolní Chříbské“ a odtud 2 km do „Chříbské“, na náš výchozí bod- náměstí.

6. 2. 4 Přes Hřensko a soutěskami do Kytlice

Trasa: Děčín - Horní Žleb - Čertova Voda – Dolní Žleb - Hřensko – Mezní Louka – Jetřichovice – Srbská Kamenice – Jánská – Česká Kamenice – Kytlice – Děčín.

Délka trasy 50km, pro průměrně zdatné cyklisty (stupeň náročnosti 2)

Mapa příloha č. 4

Tento výlet na kole povede podél řek, mezi skálami a stráněmi a zavede nás opět do oblasti NP České Švýcarsko, která je ohraničena městy Děčín, Hřensko a Česká Kamenice.

Výlet začne tentokrát v Děčíně a pojedeme podél Labe, po nedostavěné cyklostezce, hlubokým údolím se skalnatými svahy přes „Dolní Žleb“, „Čertovu Vodu“ až do „Hřenska“. Necháme se převézt místním přívozem, pokud je v provozu. Hraniční obec Hřensko je výchozím bodem pro výlety, turisté sem přijíždějí i na pěší túry.

Projedeme celé Hřensko a začneme stoupat směrem na „**Mezní Louku**“. Stoupání není nijak prudké, ale je velmi táhlé. Po příjezdu na Mezní Louku se můžeme občerstvit ve zdejší restauraci a je zde i možnost ubytování, pokud by zde někdo chtěl strávit delší čas. Z Mezní Louky, pokud bychom se chtěli vydat na pěší výlet, můžeme sejít dolů do **soutěsky Kamenice**, pokud zvolíme opačný směr, dostaneme se k **Pravčické bráně**, nebo se vydat na skalní hrádek **Šaunštejn**.

Když pokračujeme dále na kole, vydáme se z Mezní Louky směrem „Jetřichovice“, které jsou také známým turistickým centrem Děčínska. Můžeme se pokochat pohledem na dominantu obce, zalesněnou stráň se skalními bloky **Vilemíniny stěny** a **Mariiny vyhlídky**. V Jetřichovicích můžeme také navštívit přírodní koupaliště.

Z Jetřichovic se vydáme do „Srbské Kamenice“, projíždíme širokým údolím, vesnicí „Jánská“ a dostaneme se až do „České Kamenice“. V Kamenici můžeme navštívit dvě vyhlídky – **Jehla** a nově postavenou rozhlednu v hradní zřícenině na **Zámeckém vrchu**.

Projíždíme Českou Kamenicí, po silnici E 442 a na křižovatce, kde hlavní vede na Liberec, neodbočíme tímto směrem, ale pokračujeme rovně, směr „Varnsdorf“, až za touto křižovatkou obočíme vpravo směrem na „Kytlice“ 7,5 km a údolím říčky Kamenice, dojedeme až do Kytlice, kde náš výlet končí. Celý výlet vede po *cyklotrase č. 53*. Zpátky do Děčína se dostaneme vlakem.

6. 2. 5 Výlet k sousedům do Německa – na Papstein

Trasa: Děčín Tyršův most – Horní Žleb – Čertova Voda – Dolní Žleb – Bad Schandau – Kurort Gorisch – Papstein – Papstdorf – Kleinhennersdorf – Kriplem – Děčín.

Délka trasy: 55 km, pro velmi zdatné cyklisty (stupeň náročnosti 3 – trasa se značným převýšením)

Naším výchozím bodem je opět město Děčín – Tyršův most. Pojedeme po levém břehu Labe do Horního Žlebu a Čertovy Vody. Cesta je značena jako cyklostezka a vede po málo frekventované silničce. Pak pokračujeme dále do Dolního Žlebu. Tento úsek sice není v současné době optimální pro jízdu na kole, povrch je nerovný a drncavý. Pokud tento úsek na české straně překonáme, přejedeme státní hranici a povrch se změní v takřka ideální. Po této cyklostezce pokračujeme až do Bad Schandau, k mostu přes Labe. Vyznačená cyklostezka pokračuje dále a po mostě přechází na protější stranu. My však zůstaneme na stejném břehu řeky a pokračujeme dále po silně frekventované silnici, která vede do Drážďan, necelých 300 m. Na první křižovatce odbočíme vlevo a pořád lesem stoupáme až do první vesnice s názvem „Kurort Gorisch“. Na první větší křižovatce ve středu obce, u autobusové zastávky odbočíme, téměř do protisměru, vlevo. Silnice vede ven z obce a stoupá, mezi lesy až k parkovišti v sedle pod Papsteinem. Odtud je možné vystoupat, ale pouze pěšky, na vrcholek Papsteinu, který je v nadmořské výšce 451m. Stoupání není dlouhé, skalnaté schodiště nás dovede k restauraci a na vyhlídkovou skalní plošinu s nádherným rozhledem.

Vrátíme se zpět, opět nasedneme na kola a pokračujeme v cestě. Na křižovatce, za parkovištěm, sjedeme po silnici vlevo do vesnice „Papstdorf“. Stále jedeme po hlavní silnici a po průjezdu částí obce je zprava značená červená značka a cyklotrasa. Obě nás zavedou po silnici do další vesnice „Kleinhennersdorf“. Odtud se na křižovatce vydáme

vpravo a lesem klesáme do vesnice „Krippen“. Projedeme celou obcí a u malého parkoviště se napojíme na labskou cyklostezku a po ní, vpravo proti proudu Labe, se vracíme zpět do ČR a Děčína.

6. 2. 6 Výlet okolím Sněžníku

Mapa příloha č. 5

Při tomto výletě využijeme MHD Děčín do vesnice Sněžník se vydáme autobusem, který vozí kola. Tento autobus je v provozu v jarních, letních a podzimních měsících (od 1.4. – 29. 10.) o víkendech a svátcích. Autobus vyjíždí z autobusového nádraží vždy dopoledne v 9.30 a odpoledne ve 13.55, kde je možné naložit kola. Pokud chce někdo udělat krátký okruh pod Sněžníkem a zpátky do Děčína se mu na kole nechce, může i dolů využít autobus a to dopoledne v 10.59 a odpoledne v 15.24.

Samozřejmě existuje možnost vyjet až nahoru na kole. Je několik cest, které nás zavedou až na Sněžník. Všechny jsou dosti náročné, protože jedeme pořád do kopce. Můžeme se vydat z Děčína přes Bělou (část Děčína) a vyjedeme na rozcestí před Maxičkami. Tato cesta vede po silnici, nebo si můžeme vybrat méně frekventovanou cestu. Ta vede také přes Bělou, ale neprojíždíme touto částí. Na jejím začátku odbočíme na Čechy – vilová čtvrť nad Bělou - kam vede, ze začátku prudký, kopec asi 1,5 km, který se pak zmírní, ale stoupáme stále lesem a kousek před obcí Sněžník se napojíme na silnici, která vede z Jílového.

Varianta A:

Trasa: Děčín - Sněžník – Děčínský Sněžník rozhledna – Vlčí jezírko – Kristin Hrádek – Maxičky – Bělá – Děčín.

Délka trasy 25 km, pro všechny cyklisty (nenáročná trasa, stupeň obtížnosti 1)

Autobus nás doveze do obce „Sněžník“, odkud si nejprve můžeme udělat výlet na rozhlednu. Od autobusu se vydáme kousek zpět po silnici, po které jsme přijeli až k odbočce na Tisou. Na této křižovatce se vydáme doprava, až k rozhledně je to 2 km první kilometr vystoupáme do prudkého kopce, pak již pojedeme po rovině až k rozhledně

s restaurací, kde se můžeme občerstvit. Rozhledna (723 m), která byla postavena v roce 1864, je vysoká 30 m je výraznou dominantou zdejšího kraje, kterou zná každý Děčíňák. V roce 1936 zde byl poprvé zachycen televizní signál z olympijských her v Berlíně, byly zde natáčeny exteriéry filmu Větrná hora, na jižním úpatí je švédský hřbitov z Tricetileté války. Původně byla v dolní části věže restaurace, ale ta byla zrušena a v roce 2000 zde byla postavena restaurace nová, pod rozhlednou. Kruhový rozhled z vrcholu rozhledny umožňuje pohled do Německa, ale i na Děčínsko a jeho okolí.

V našem výletě pokračujeme dále. Musíme se vydat stejnou cestou zpět na hlavní silnici, do obce Sněžník, kterou projedeme ve směru na „Jílové“. Tam, kde tato silnice prudce zatáčí vpravo ji opustíme a dále pokračujeme po asfaltové lesní silničce. Tato *cyklostezka* je označena číslem 3017. Asi po 3 km dojedeme na křižovatku lesních cest (tvar Y) a vydáme se směrem vlevo. Asi po dalším kilometru tuto silničku teče červená turistická značka ze Sněžníku do Děčína. Tuto značku mineme a pojedeme ještě 2,5 km, až dojedeme k **Vlčímu jezířku** – turisty nazývané „Vlčák“. Zde můžeme zastavit a odpočinout si u stolečků s lavičkami, nebo se osvěžit v jezířku.

Pokud se ještě nechceme vydat přímou cestou zpátky do Děčína, tak z hlavní silnice, po které jedeme, dorazíme asi po 300m k místu, kde vpravo je malé lesní parkoviště. Od parkoviště vlevo strmě stoupá zelená turistická značka a šikmo vpravo vede úzká silnička na „**Kristin Hrádek**“. Po ní se vydáme a asi po 2,5 km přijedeme na její konec.

Stojí zde dvě budovy, které byly postaveny v roce 1734 a po požáru v roce 1741 opraveny. Pravá bývala lesovnu a levá zámekem. V 50. letech zde sídlila armáda a tak byly obě budovy veřejnosti nepřístupné a také byly značně zničeny. Počátkem 90. let byly postupně zrekonstruovány dnes slouží jako restaurace a hotel. Uvnitř restaurace visí staré obrázky a fotografie některých míst v okolí, která už dávno vypadají jinak, nebo už zde vůbec nejsou. Po stejné cestě se vrátíme zpět až na křižovatku u hlavní silnice a odbočíme zde vlevo po zelené značce. Ze začátku krátce stoupáme, ale tím se nenecháme odradit, protože je velmi krátké a pak jedeme už jen po rovinatých lesních cestách asi 6 km do osady „Maxičky“. Původně to bývala dřevařská obec, dnes zde stojí rodinné domky a chaloupky a na podzim jsou zdejší lesy hojně navštěvované houbaři.

Projedeme celou osadou směrem vpravo. Po levé straně můžeme hotel s koupalištěm a dojedeme zpět až k hlavní silnici, kterou přejedeme a pokračujeme přímo, stálým klesáním až do „Bělé“, celou ji projedeme, napojíme se na hlavní silnici v Děčíně a cestu můžeme ukončit kdekoli v městě.

Varianta B:

Trasa: Děčín – Jílové – Libouchec – Tisá – Sněžník – Děčínský Sněžník rozhledna – Vlčí jezírko – Maxičky – Jalůvčí – Přípeř – Děčín.

Délka trasy 45 km, pro zdatnější cyklisty (stupeň obtížnosti 2)

Celou trasu jedeme na kole.

Cesta vede z „Děčína“ přes „Jílové“ a „Libouchec“ po *silnici č. 23*. Tento úsek musíme absolvovat po hlavní silnici, která vede do Teplic, takže je značně frekventovaná. Tento úsek je rovný, nebo mírně stoupá. V Libouchci odbočíme vpravo směr „Tisá“ 3 km. Z této odbočky už jen stoupáme táhlým, nekonečným kopcem. Pokud si chceme odpočinout, můžeme se podívat do zdejšího kostela sv. Anny, od kterého vede cesta do „**Tiských stěn**“, ale kola musíme odložit, prohlídka je pouze pro pěší turisty. Tiské stěny – **Malé a Velké stěny** - jsou rájem horolezců, je zde registrováno přes stovku lezeckých cest. Pískovcové útvary mají své názvy a vypadají dost neobvykle. Můžeme mezi nimi najít například Popelku, Mumii, Lesní pannu nebo Medvídka. Když pokračujeme dále, severně od Tisé, po hlavní silnici směrem na Sněžník, z této silnice můžeme odbočit vpravo směr skalní města „**Ostrovské a Rájecké skály**“, 3 km z kopce. Zde je v lese přírodní rybník s možností koupání. Až do začátku 20. let 20. století byl do skal zakázán přístup bez průvodce. Odtud se pak musíme vrátit na hlavní silnici a pokračovat dále na Sněžník.

V našem výletě pokračujeme dále. Musíme se vydat stejnou cestou zpět na hlavní silnici, do obce Sněžník, kterou projedeme ve směru na Jílové. Tam, kde tato silnice prudce zatáčí vpravo ji opustíme a dále pokračujeme po asfaltové lesní silničce. Tato *cyklostezka* je označena číslem 3017. Asi po 3 km dojedeme na křižovatku lesních cest (tvar Y) a vydáme se směrem vlevo. Asi po dalším kilometru tuto silničku teče červená turistická značka ze Sněžníku do Děčína. Tuto značku mineme a pojedeme ještě 2,5 km, až dojedeme k **Vlčímu jezírku** – turisty nazývané „Vlčák“. Zde můžeme zastavit a odpočinout si u stolečků s a lavičkami, nebo se osvěžit v jezírku.

Až budeme dostatečně odpočinutí, zbývá nám už jen cesta do Děčína, která je z kopce. Cesta má nevýhodu v tom, že je v letních měsících dost frekventovaná, protože od Vlčího jezírka se vydáme asi 500 m do mírného kopce a napojíme se hlavní silnici mezi Děčínem a Sněžníkem. Až dojedeme k silnici odbočíme doprava, směrem na „Maxičky“ a jedeme po rovině, po *silnici č. 23* z Maxiček vede prudké klesání přes „Jalůvčí“ a „Přípeř“ do Děčína a dojedeme až k Tyršovu mostu, odkud se můžeme vydat kamkoliv po městě.

6. 2. 7 Z Děčína přes Arnoltice na vyhlídku Belvedér

Trasa A: Děčín - Ludvíkovice - Arnoltice – Labská Stráž – letohrádek Belvedér – Bynovec – Arnoltice - Děčín.

Délka trasy: 33 km, trasa pro všechny, ale hlavně pro méně zdatné cyklisty

Trasa B: Děčín - Ludvíkovice - Arnoltice – Labská Stráž – letohrádek Belvedér – Bynovec – Kámen – Ludvíkovice – Děčín.

Délka trasy: 36 km, , trasa pro všechny, ale hlavně pro méně zdatné cyklisty

Mapa příloha č. 6

Tento výlet začínáme v Děčíně, odkud musíme dojet do Arnoltic. Z Děčína - Masarykova náměstí - se vydáme po hlavní silnici směrem „Liberec“ a „Česká Kamenice“. Úsek po hlavní silnici je dlouhý asi 3 km. Dojedeme do obce Ludvíkovice a z hlavní silnice odbočíme vlevo, na méně frekventovanou cestu směr „Arnoltice“ a dojedeme až na náměstí. Samozřejmě můžeme volit i cestu autem a do Arnoltic jet s koly na střeše, nechat zde zaparkované auto a pak se k němu vrátit.

V Arnolticích vyrážíme z náměstí u kostela. Kousek se vracíme po silnici, po které jsme přijeli a na první křižovatce, ještě v obci Arnoltice odbočíme vpravo směrem „**Labská Stráž**“. Silnice vede téměř po rovině mezi poli, pak lesem, na jehož konci se na naší cestu, zprava, připojí červené turistické značení, to nás provede celou obcí, projíždíme kolem zastávky autobusu a restaurace za poslední domky v obci– až k turistickému rozcestníku na okraji lesa. Zde červené značení odbočuje vlevo a my se vydáme vpravo, zde vede cesta asi 400 m k **letohrádku Belvedér**. Projedeme kolem lesa a dojedeme k penzionu a restauraci, kde končí cesta na jejím dvorku. Zde odložíme kola a odpočineme si. Projdeme několik schodů vlevo a dojdeme na skalní plošinu , na vrcholku skály nad kaňonem Labe. **Skalní vyhlídka a Salla Terena** byla vybudována v letech 1701 – 1711 a složila k zábavě panstva – na arkádě je vytesán znak majitelů panství – Clary – Aldringenů. Dříve zde byly pořádány koncerty umělců a hrávaly se zde pastýřské hry. Panstvo sem jezdilo ze zámku v Bynovci, asi 4 km dlouhou cestou zvanou Alej, na kterou se podíváme.

Musíme se vrátit zpět k turistickému rozcestníku a pokračujeme dále po červené značce. Z počátku mírně stoupáme podél domků v Labské Stráni a pak, po polní cestě jedeme přímo přes pole a pak les. Po obou stranách cesty jsou přitesané pískovcové kvádry, bývalé

patníky kočárové cesty. Tuto cestu neprojedeme celou. Po 2 km nás červené značení, po rovině, po lesních cestách z kočárové cesty povede vpravo a po dalších 2 km přijedeme k lesní školce. Zde opustíme červenou značku a po lesní cestě se vydáme vlevo a asi po kilometru přijedeme do „Bynovce“. Cesta je velmi příjemná, ale po deštích, nebo jarním tání sněhu, bývá cesta dlouho bahnitá. Můžeme si vybrat jinou cestu – delší - a pokračovat stále po červené, podél lesní školky až k turistickému rozcestníku „Pod Kamenským vrchem“. Tady se vydáme po zelené až ke kapličky v Bynovci. Projíždíme kolem bývalé výletní restaurace.

Projedeme obcí až na křižovatku u hřiště. Vpravo stojí bývalý zámček, ke kterému vedla kočárová cesta. Na této křižovatce pojedeme vlevo a vrátíme se zpět do Arnoltic na náměstí.

Pokud, se vydáme od kapličky v Bynovci vpravo, tak nás cesta zavede přes obce „Kámen“ a „Ludvíkovice“ zpět do Děčína.

6. 2. 8 Výlet z Mezní Louky do hlouby Národního Parku

Trasa: Děčín – Hřensko – Mezní Louka – Hluboký důl – rozcestník Pod Šaunštejnem – Vysoká Lípa – Mezní Louka – Hřensko – Děčín.

Délka trasy: 35 km, pro zdatné cyklisty

Mapa příloha č. 7

Ještě před tím, než vyrazíme na výlet, je zajímavé, něco se o Mezní Louce dozvědět. Koncem 18. století zde byla postavena hájovna, kterou kníže Edmund Clary přestavěl na hotel, který je zde dodnes, na konci 19. století.

Od hotelu se pěšky dostaneme k „**Tiché soutěsce**“, známé také pod názvem Edmundova soutěska. V létě se zde turisté mohou projet na pramicích. Cesta vedoucí do soutěsky jak ze Hřenska, tak z Mezní Louky, je pouze pro pěší turisty. Vjezd cyklistům, ani převoz kol na pramicích není správou Národního Parku povolen.

Od hotelu můžeme vyrazit na druhou stranu směrem k „**Pravčické bráně**“ největšímu pískovcovému útvaru v Evropě. Vstup na bránu je již několik let zakázán, protože docházelo k porušování pískovce. Tento pískovcový skvost si můžeme prohlédnout od

restaurace Sokolí hnízdo, stojící pár metrů od ní. Cesta na Pravčickou bránu je také pouze pro pěší turisty.

Tento výlet začíná na Mezní Louce, kam se musíme nějak dopravit. Můžeme použít opět auto, pojedeme přes Hřensko, nebo, druhá možnost, přes Jetřichovice, ale to je delší cesta. Na Mezní Louce necháme zaparkované auto a dál pokračujeme na kole.

Můžeme se také z Děčína vydat po vlastní ose. Čeká nás cesta do „Hřenska“ a na „Mezní Louku“ po hlavní a velmi frekventované silnici č. 62 (silnice vede na státní hranici s Německem), obzvláště v letních měsících a také musíme počítat s kilometry, které ujedeme navíc. Z Děčína na Mezní Louku a zpět je to 18 km - do Hřenska 13 km a pak až na Mezní Louku stále stoupáme asi 5 km.

Pokud se dostaneme na Mezní Louku, pak pokračujeme ve směru na Vysokou Lípou po *silnici č. 21* asi 1 km a v místě, kde se silnice prudce stáčí vpravo, my ji opustíme společně se žlutou značkou. Ta po chvíli odbočuje vpravo a my se držíme stále rovně po široké cestě a jedeme mírným stoupáním. Jedeme po *cyklotrase č. 3030*. Cesta se různě kroučí a my po ní přijedeme na horizont, kde křižujeme červenou značku, ale nejedeme po ní. Vydáváme se prudkým sjezdem vlevo do „Hlubokého dolu“. Tento úsek projíždíme po neznačené lesní cestičce, která je mezi turisty známá jako „Tondova díra“. Pak projíždíme 3 km Hlubokým dolem, kdy se držíme zelené značky. Cesta Hlubokým dolem nás zavede, asi 500m od státní hranice, na Českou silnici. Tady opouštíme zelenou značku a vracíme se po, ne moc pěkné, České silnici. Po 2 km se na naši cestu napojuje *cyklotrasa č. 3029*, která vede od Modrého dolu a Tokáně. Stále pokračujeme přímo a zanedlouho se k nám připojí i červená značka, která nás zavede, už po Vysokolipské silnici, k turistickému rozcestníku „Pod Šaunštejnem“ (na některých mapách může být označen jako „Pod Loupežnickým hrádkem“). Pokud se chceme na hrádek podívat, musíme odložit kola jít pěšky.

Pak pokračujeme dál po silničce – žlutá značka – dojedeme až k restauraci ve „Vysoké Lípě“ s příjemným posezením a odpočineme si. Vysoká Lípa patří k nejstarším vesnicím v této oblasti. Dnes je obec převážně rekreační a od roku 1995 byla vyhlášena památkovou zónou.

Dále se vydáme po hlavní silnici, po které se budeme vracet ve směru vpravo. *Silnice*, v cyklomapách značená jako č. 21, z počátku klesá hlubokým zářezem a pak lesem. Až dojedeme k místu, kde se silnice stáčí prudce vpravo a začíná serpentínami stoupat, my odbočíme vlevo do protisměru k Zámečku (později se po této odbočce budeme vracet).

Zámeček je vzdálený 1 km, býval loveckou chatou rodu Clary – Aldringerů, nachází se uprostřed lesů na rozlehlé louce a teď je v něm ubytovací a pohostinské zařízení.

Potom se vrátíme zpět na hlavní silnici a stoupáme až tam, kde se k nám přidává zprava žlutá značka, která nás dovede zpět na Mezní Louku.

6. 2. 9 Výlet okolím Kyjova

Odpočinkový výlet

Trasa A: (auto + kolo) Děčín – Krásná Lípa – Krásný Buk – Kyjov - Kyjovské údolí – Turistický most – Vlčí Hora – Dlouhý důl – Krásná Lípa.

Délka trasy: 15 km, pro méně zdatné cyklisty

Trasa B: (vlak + kolo) Děčín – Krásná Lípa – Kyjov – Kyjovské údolí – Turistický most – Vlčí Hora – Dlouhý důl – Krásná Lípa.

Délka trasy: 20 km, hlavně pro méně zdatné cyklisty

Mapa příloha č. 8

Tento výlet začneme v Kyjově a opět využijeme auta, nebo vlaku, abychom se tam z Děčína dostali.

Autem pojedeme do „Krásné Lípy“ na náměstí, odbočíme vlevo a projedeme celým městečkem a dojedeme až do osady „Krásný Buk“. Zde se na křižovatce vydáme opět směrem vlevo po místní silniční, až přijedeme k prvním domkům v obci „Kyjov“.

Pokud auto zaparkujeme v Krásné Lípě, nebo do Krásné Lípy pojedeme vlakem, můžeme se vydat na kolech rovnou z náměstí po *cyklotrase č. 3013*, která nás do Kyjova také zavede.

V Kyjově, na turistickém rozcestníku, téměř na konci obce odbočíme vpravo – *cyklotrasa č. 3032* – pojedeme podél říčky Křinice, mezi loukami, chalupami, některé bývaly mlýny, pak lesnatým Kyjovským údolím. Na tuto cestu je zákaz vjezdu motorových vozidel, je pouze pro cyklisty a pěší turisty.

Údolí je velmi turisticky navštěvované, je zde mnoho značených, turistických cest, ale jsou převážně pro pěší turisty.

Asi po 5 km dojedeme k bývalému most přes Křinici – Turistický most, pod tímto názvem je uváděn v turistických mapách – kde Kyjovské údolí opustíme a dále pokračujeme po

cyklotrase č. 3033 a kousek po zelené značce. Ta po chvíli odbočuje vlevo a naše trase vede stále rovně údolím po cestě, která již není značená, proti proudu Vlčího potoka. V tomto údolí stékají pramínky vody po skalách, které v zimě vytvářejí ledopády.

Jedeme po lesní cestě, která po 2 km opouští NP České Švýcarsko a pokračuje po jeho hranici kilometr až na silnici „Brtníky“ – „Vlčí Hora“. Vydáme se směrem vpravo směrem „Vlčí Hora“ až projedeme kolem kostela k ubytovně Veronika. Za ní odbočíme vpravo na *cyklotrasu č. 3029*, která projíždí Dlouhým dolem až do osady Dlouhý důl, dále pokračuje po *cyklostezce č 3013* a pak se napojuje na silnici, po které se přijíždí autem do Krásné Lípy a dojedeme až na náměstí.

6. 3 Programy pro pěší turisty

Ráda bych ještě uvedla několik, turisticky zajímavých, cílů v oblasti Národního Parku České Švýcarsko a CHKO Labské pískovce.

Tyto výlety jsou ve většině případů pro pěší turisty, protože do NP a CHKO není na všechna místa povolen vjezd cyklistům. Některá místa jsou špatně přístupná a nejsou zde vyznačeny cyklistické trasy a na kolech by mohla docházet k poničení krajiny, což by byla jistě škoda.

6. 3. 1 Výlet na Kvádrberk

Kvádrberk je skalní vyhlídka nad Děčínem a nabízí nádherný pohled na děčínské čtvrti a okolní kopce.

Stoličná hora je jižním pískovcovým ostrohem Labského dolu, který se pod tímto kopcem rozšiřuje v kotlinu s jádrem města. K vyhlídce se dostaneme buď přímo z centra města po značené turistické trase, nebo můžeme autem vyjet po silnici směrem na Českou Kamenici, ale kousek za cedulí konec města Děčín, je tam malé odpočívadlo, zastavíme, přejdeme silnici a vydáme se na vyhlídku cestou, která vede po hřebeni a přijdeme k ní z druhé strany. Na vrcholu je kamenný obelisk, který připomíná rok 1879, kdy tde byla zřízena promenáda na počest stříbrné svatby císaře Franze Josefa I. s Alžbětou. Místo je také někdy nazýváno *Císařský výhled*.

Z vyhlídky je vidět, po levé straně, průmyslová část města se starým nádražím, které je nově opravené, pokud půjdeme pohledem směrem vpravo uvidíme zimní stadion, plavecký areál na Starém městě, silniční most vedoucí přes Labe a centrum Děčína s Dlouhou jízdou – příjezdová cesta k zámku – Děčínský zámek, Pastýřskou stěnu, která se tyčí nad korytem řeky. Za ním se kupí v několika řadách kopce, včetně Děčínského Sněžníku. Při pohledu zcela vpravo dolů vidíme říční přístav Děčín – Loubí.

6. 3. 2 Cesta Tiskými stěnami

Délka trasy: 4 km

Průběh trasy: Tisá – vstup do Tiských stěn 0,5 km – malý okruh 1 km – turistická chata 2,5 km – vstup do stěn 3,5 km – Tisá 4 km

Popis trasy: Oblast Tiských skal je jednou z nejromantičtějších skalních oblastí v Čechách.

6. 3. 3 Okruh z Mezní Louky na soutěsky

Délka trasy: 6,5 km

Průběh trasy: Mezní Louka – Mezná 2 km – Soutěsky 2,5 – Ve strži 4,5 km – Mezní Louka 6,5 km

Popis trasy: Krátká vycházka je spojená s plavbou Divokou soutěskou.

6. 3. 4 Naučná stezka přátelství v Českém Švýcarsku

Délka trasy: 19,5 km

Průběh trasy: Hřensko – Pravčická brána (příloha:obrázek č.10) – Mezní Louka – Mezná – Soutěsky (příloha: obrázek č. 10)

Popis trasy: Nejznámější a nejatraktivnější cíle v Českém Švýcarsku spojuje 19,5 km dlouhá trasa Naučné stezky přátelství. Z Hřenska stezka stoupá k Pravčické bráně, pak podél skal pokračuje na Mezní Louku a po silnici do Mezné, odkud prudce sestupuje k Soutěskám. Výlet je ukončen romantickou plavbou po Kamenici.

6. 3. 5 Z Děčína do Hřenska za větrnými mlýny

Délka trasy: 19,5 km

Průběh trasy: Děčín – pod Stoličnou horou 0,5 km – rozcestí Nad Loubím 3 km – Slunečná brána 5,5 km – rozcestí Pod Kamenným vrchem 7 km – Bynovec 8 km – Růžová 11 km – Hájenky 12,5 km – Janov 15 km – Hřensko, přístav 19,5 km

Popis trasy: Cestou navštívíme řadu vyhlídek a potkáme několik větrných mlýnů.

6. 3. 6 Skalními žleby Děčínska

Délka trasy: 16 km

Průběh trasy: Děčín, hl. nádraží – Děčín, Tyršův most 1 km – Červený vrch 2,5 km – nad Přípeří 3 km – Maxičky 6,5 km – U buku 10,5 km – Česká brána (a zpět) 12,5 km – Dolní Žleb, žel. zastávka 16 km

Popis trasy: Zajímavá členitá cesta vede nad levým břehem Labe a prochází romantickými skalními žleby.

VII. ZHODNOCENÍ A DOPORUČENÍ

Turistické trasy jsou až na pár výjimek značeny velmi dobře, většinou vedou po lesních či polních cestách, po silnicích nižší třídy. Vedení některých turistických tras přes hlavní silnice bývá někdy velmi náročné a můžete čekat delší dobu než budete schopni přejít, protože tu nejsou přechody.

Členitý terén nabízí trasy různorodého charakteru, kde zažijete spoustu zážitků a navštívíte zajímavá místa. Děčínsko si udržuje své kouzlo v každém ročním období na jaře, kdy začínají rozkvétat květiny a příroda se probouzí, neznám nic krásnějšího, než se vydat, ať již pěšky, nebo na kole na výlet údolím Labe. To samozřejmě platí i pro ostatní roční období, neboť každé má své kouzlo.

Jestliže se vydáme na výlety na kole, nutno podotknout, že by každý měl zvážit své fyzické kvality, protože většina tras vede celkem náročným terénem. Ten, kdo se vypraví na kole do děčínského regionu, ať nepočítá s tím, že se sveze po rovině. Krajina je zde velmi členitá, takže se na většině tras střídá stoupání s klesáním občas doplněné rovinkou.

Cyklotrasy jsou velmi dobře značeny a většinou vedou po silnicích nižší třídy nebo po polních a lesních cestách, ale některé úseky musíme jet také po hlavních silnicích, což není zrovna nejpříjemnější. Existuje i možnost, vyhnout se těmto hlavním silnicím, ale museli bychom se vydat do mnohem náročnějšího terénu a tím bychom ztratili spoustu času. Hlavní problém vidím pouze v překonávání některých frekventovanějších silnic.

Pokud si někdo vybere zdejší region jako cíl své dovolené, určitě nebude zklamán. Samozřejmě, že zde nelze uvádět jen samá pozitiva, ale přesto si myslím, že region jich má více než dost. Město má velmi kvalitní prezentaci na webových stránkách a zcela jistě na první pohled upoutají a navnadí případného turistu k výpravě na Děčínsko. Návštěvníci Děčína mají možnost výběru z mnoha ubytovacích a stravovacích zařízení, od hotelů až po malé, rodinné pensiony. Hotely jsou především v Děčíně, vyhlášené a známé hotely

najdeme ve Hřensku. Tyto jsou cenově dostupné spíše pro zahraniční turisty. Ceny v jednotlivých zařízeních se značně liší a musím říci, že ne vždy cena odpovídá kvalitě nabízených služeb a to jistě hodně lidí odradí.

Negativem pro celý region je zcela jistě špatná a zastaralá turistická infrastruktura, kdy silnice, turistické stezky a cyklostezky nemají návaznost. Některá významná místa jsou špatně dostupná hromadnou dopravou.

Každý, kdo navštíví Děčínsko by zcela jistě neměl vynechat výlet na Děčínský Sněžník, Tiské stěny a samozřejmě známé Hřensko se „Soutěskami“ a Pravčickou bránou. V Samotném Děčíně se také nachází spousta zajímavých výletních cílů – Děčínský zámek, Muzeum a mnohé další zajímavosti, ať kulturní či přírodní.

Každému, kdo má rád turistiku, vřele doporučuji vydat se do tohoto regionu, ať už na kole, pěšky nebo v zimě na běžkách. Nemůžete si vybrat špatně, protože každá trasa a cesta má své kouzlo a jen tak na ní nezapomenete.

VIII. ZÁVĚR

Ve své práci jsem snažila zmapovat současnou situaci oblasti cestovního ruchu na Děčínsku, zaměřila jsem svoji pozornost na cykloturistiku a turistiku. Krátce jsem zhodnotila popsané trasy a navrhla několik výletů v tomto regionu. Děčínsko je území vhodné pro turistiku, cykloturistiku a jiné sportovní aktivity.

V regionu se nachází velké množství přírodních krás – hlavně v CHKO Labské pískovce a NP České Švýcarsko, a Lužické hory. Nejdeme zde také mnoho kulturních a technických památek. Dovolila bych si říci, že region je schopen uspokojit potřeby širokého spektra turistů, je dobrým cílem pro každého, kdo má rád turistiku a poznávání nových míst.

Děčínsko má ale i svá negativa. Ekonomická situace v kraji nepatří zrovna k nejlepším, je zde vysoká nezaměstnanost, nedostatek pracovních příležitostí a hlavně nedostatek financí. Nedostačující je také dopravní infrastruktura, kvalita služeb a informační systém. V regionu by se měli více podporovat drobní podnikatelé, zatím se zde nejlépe mají vietnamští občané, kteří svými obchody zahltili centrum celého Děčína i okolí.

Dle mého uvážení si myslím, že město Děčín a s ním i celý region, má spoustu možností pro zlepšování stavu, jen jich musí chtít využít. Celý region má dobrou prezentaci turistům a této prezentaci by měl využívat a získávat tím další návštěvníky. Samotné město má své internetové stránky, které se mně osobně velmi líbí. Letos v březnu získal Děčín, za svoji internetovou prezentaci, první místo v soutěži „Zlatý erb“ v kategorii „nejlepší webové stránky města“ v krajském kole soutěže. Na stránkách najdeme důležité informace o městě, fotografie a další odkazy na významná místa, která stojí za povšimnutí. V nedávné době začala kampaň za zapsání „roubeném“ do seznamu UNESCO. Jsou to nevelké, zpravidla malované přízemní domky z 18. a 19. století, které jsou ukázkou zdejší architektury a výrazně ovlivnily i ráz krajiny. Z původních desettisíců se jich dochovalo jen několik tisíc. Obecně prospěšná společnost České Švýcarsko usiluje také o zapsání území národního parku a části labského kaňonu do tohoto seznamu. Být na tomto seznamu,

by znamenalo velký úspěch, neboť každý rok je přijímán jen omezený počet památek a pro celý region by to byla obrovská reklama, která by jistě přilákala další turisty.

Cílem mé práce bylo navrhnout výlety regionem na kole a některé pěší výlety. Pokud by někdo projel, nebo prošel těchto pár tras, pozná asi nejzajímavější místa, ale určitě to nestačí k poznání celého děčínského regionu. Trasy jsou navrženy tak, aby si každý vybral podle svých možností, ale fakt je ten, že ve většině případů převažují kopce, ať již krátké či dlouhé a jen občas nějaká oddychová pasáž. Trasy jsou celkem dobře značeny, takže není důvod k obavám, že by se někdo z výletu nevrátil. V některých úsecích musíme počítat s tím, že pojedeme po frekventované silnici, nebo že přes ní budeme muset přejít, což někdy bývá dost nepříjemné.

Turistika je součástí cestovního ruchu, je stále více populární. Turisté přinášejí do krajů finance, kterými zvyšují zisky podnikatelům působícím, nejen, v cestovním ruchu, ale ve všech oblastech.

IX. POUŽITÁ LITERATURA

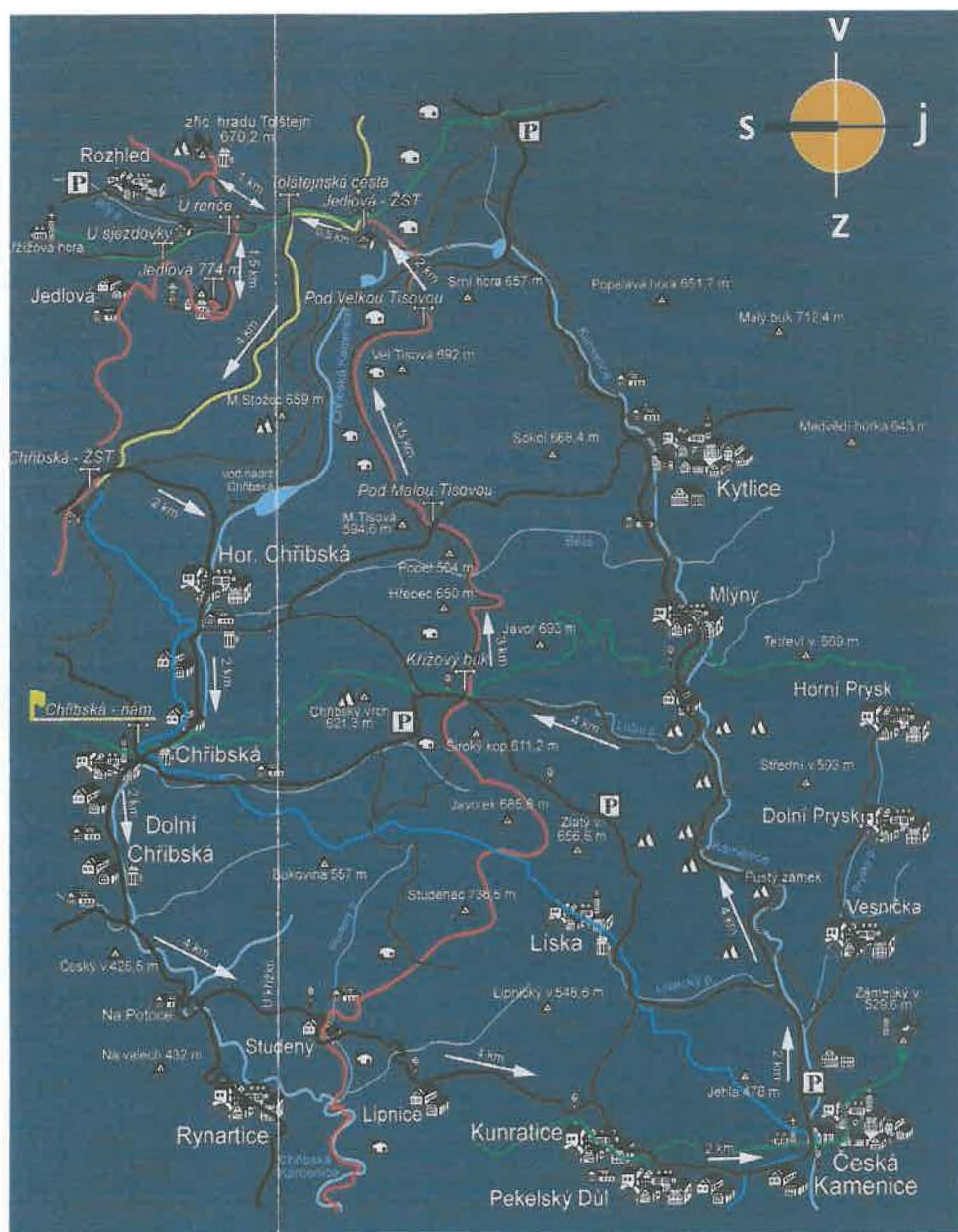
1. Březinová, T. *České Švýcarsko*. Praha: Olympia 2003. ISBN 80-7033-780-X.
2. *Cestovní lexikon České republiky '98*. Hradec Králové: Astor HK 1998.
3. Čáslavová, E. *Management sportu*. Praha: East West Publishing Company a East Publishing 2000. ISBN 80-7219-010-5.
4. Čáslavová, E. *Management v tělesné výchově a sportu (vybrané kapitoly)*. Praha: Univerzita Karlova 2000.
5. Čvancara, Z., Slavičková, H. *Děčín a okolí*. Děčín: Delta print 2001.
6. Delong, M. *Význam Euroregionu pro rozvoj cestovního ruchu*. Diplomová práce. Praha: FTVS UK, 2003.
7. Drobná, D. *Cestovní ruch – pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna 2004. ISBN 80-7168-901-7.
8. Foret, M., Foretová, V. *Jak rozvíjet cestovní ruch*. Praha: Grada Publishing 2001. ISBN 80-247-0207-X.
9. Hadraba, J. *Management – učební text*. Praha: SVOŠ 1996.
10. Horner, S., Swarbroke, J. *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. Praha: Grada Publishing 2003. ISBN 80-247-0202-9.
11. Hrala, V. *Geografie cestovního ruchu*. Praha: VŠE 2000. ISBN 80-245-0099-X.
12. Janečková, L., Vašíková, M. *Marketing měst a obcí*. Praha: Grada Publishing 1999. ISBN 80-7169-750-8.
13. Malá, V. *Cestovní ruch – vybrané kapitoly*. Praha: VŠE 1999. ISBN 80-7079-443-7.
14. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*. Praha: Ministerstvo dopravy 2005.
15. Neuman, J. a kol. *Turistika a sporty v přírodě*. Praha: Portál 1998. ISBN 80-7178-391-9.
16. Petrů, Z., Holubová, J. *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: VŠE 1994. ISBN 80-30146-5-2.
17. Soušková, L. *Cestovní ruch Posázaví se zaměřením na turistiku a cykloturistiku*. Diplomová práce. Praha: FTVS UK 2005.
18. Stein, K., Hentschel, W. *Labské pískovce – Přírodní dědictví a závazek*. Děčín: Správa NP České Švýcarsko, správa CHKO Labské pískovce 1998.
19. Zimáková, P. *Možnosti rozvoje cestovního ruchu na Vysočině*. Diplomová práce. Praha: FTVS UK 2005.

20. *Cykloatlas Česko*. Shocart Vizovice 2005.
21. *Deník MF Dnes – příloha Severní Čechy*, vybrané výtisky 2005, 2006.
22. *Děčín a okolí*. Turistické informace 2003.
23. *Děčínsko*. Turistický průvodce 1984.
24. *Informační materiály města Česká Kamenice*.
25. *Informační materiály CHKO Labské pískovce*.
26. *Informační materiály NP České Švýcarsko*.
27. *Informační materiály obce Hřensko*.
28. *Informační materiály města Krásná Lípa*.
29. *Turistická mapa NP České Švýcarsko, 1 : 50 000*. Praha: Žaket 2000.
30. *Zpravodaj města Děčín*. Město Děčín. číslo 4/2006.

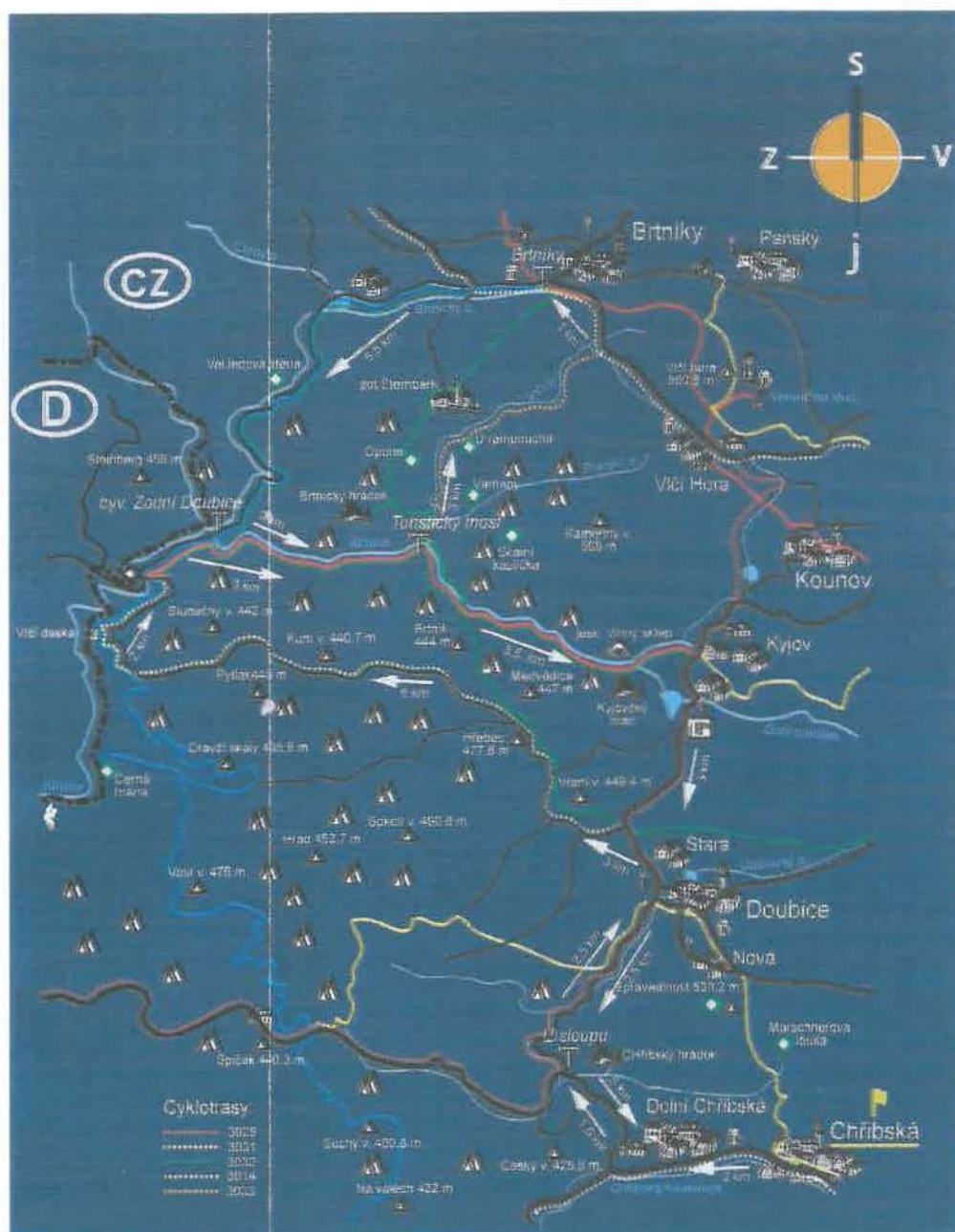
Online zdroje:

31. www.cykloturistika.cz URL: <http://www.cykloturistika.cz/>. [2006-02-12].
32. www.czechtourism.cz URL: <http://www.czechtourism.cz/>. [2005-12-05].
33. www.decin.cz URL: <http://www.decin.cz/>. [2005-12-05].
34. www.hrensko.cz URL: <http://www.hrensko.cz/>. [2006-03-20].
35. www.hrensko-soutesky.cz URL: <http://www.hrensko-soutesky.cz/>. [2006-03-12].
36. www.infocesko.cz URL: <http://www.infocesko.cz/>. [2005-12-05].
37. www.mdcr.cz URL: <http://www.mdcr.cz/>. [2006-04-01].
38. www.mmrcr.cz URL: <http://www.mmrcr.cz/>. [2006-03-12].
39. www.mudecin.cz URL: <http://www.mudecin.cz/>. [2006-01-23].
40. www.kct.cz URL: <http://www.kct.cz/>. [2006-01-23].
41. www.krasna-lipa.cz URL: <http://www.krasna-lipa.cz/>. [2006-02-15].

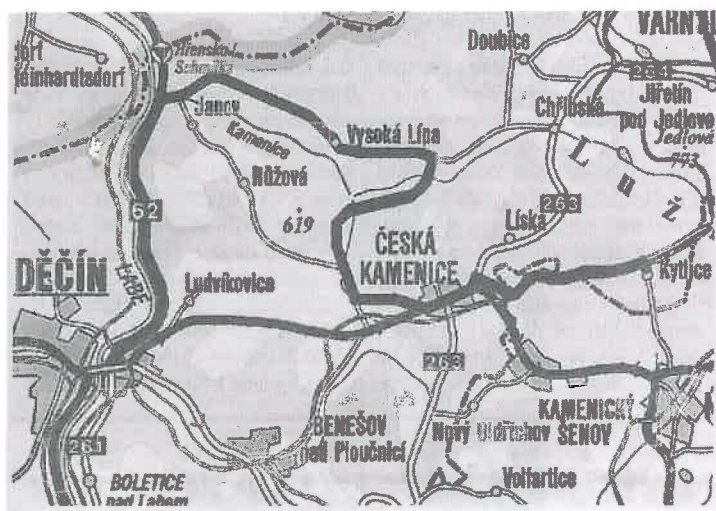
7.2 Údolím Kamenice do Tolštejnského panství



7.3 Na kole do NP České Švýcarsko



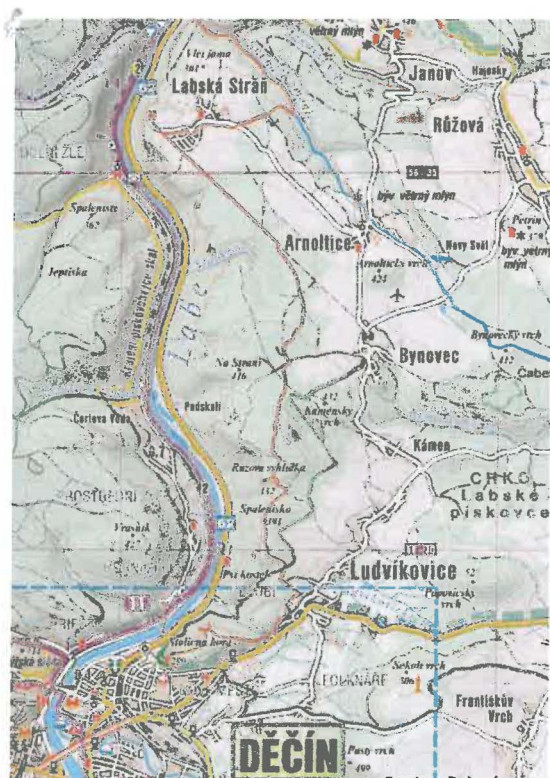
7. 4 Přes Hřensko a soutěskami až do Kytlice



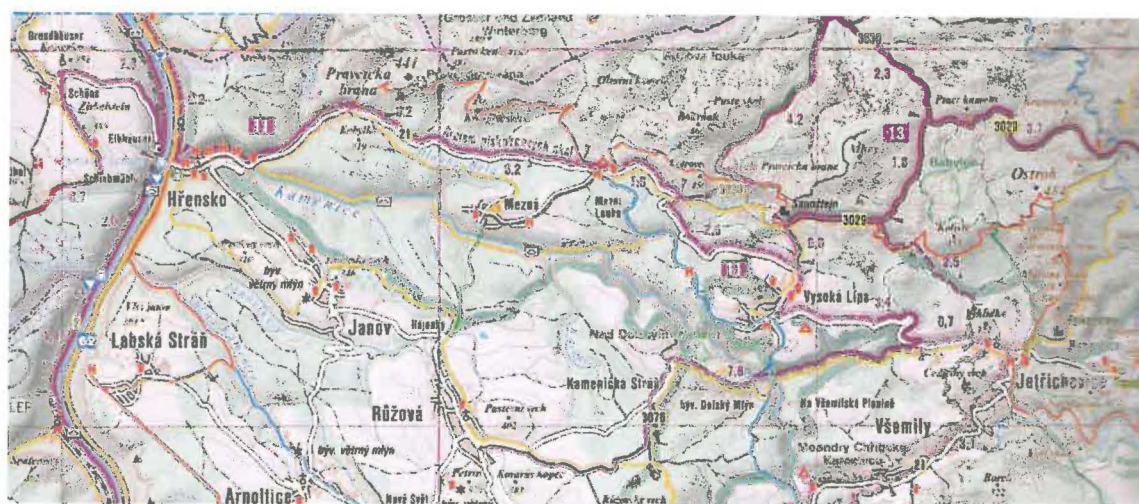
7. 5 Okolím Sněžníku



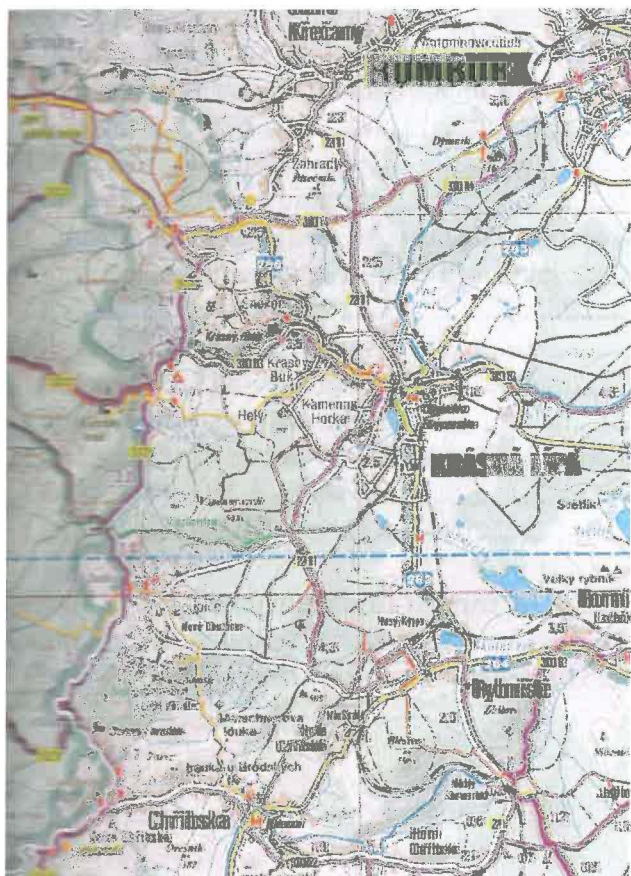
7. 6 Z Děčína přes Arnoltice na vyhlídku Belvedér



7. 7 Z Mezní louky do hlouby národního parku



7. 8 Okolím Kyjova



XI. SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ

Obrázek 1.: Výstavba cyklostezky Děčín – Bad Schandau	43
Obrázek 2: Mapa - České Švýcarsko	48
Obrázek 3: Oblast cestovního ruchu a rekreace	51
Obrázek 4: Děčín	52
Obrázek 5: Děčínský zámek	54
Obrázek 6: Růžová zahrada	55
Obrázek 7. Dlouhá jízda a Kostel povýšení sv. Kříže	56
Obrázek 8: Kamenný most přes Ploučnici	57
Obrázek 9: Ovčí můstek	58
Obrázek 10: Městské divadlo	59
Obrázek 11: Židovská synagoga	59
Obrázek 12: Pastýřská stěna	60
Obrázek 13: Hřensko, Pravčická brána, Tichá a Divoká soutěska	61
Obrázek 14: Děčínský Sněžník	62
Obrázek 15: Rozhledna na Jedlové	63
 Graf 1.: Průměrná důležitost faktorů při výběru lokality dovolené - generační segmenty ..	29
Graf 2.: Atraktivnost turistických regionů České republiky	37
Graf 3.: Pravidelnost finanční podpory cyklistické dopravy v posuzovaných městech	41